SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

BIULETYN

Z 46. posiedzenia Rady Ochrony Pracy (IX kad.) w dniu 28 kwietnia 2014 r.

Rada Ochrony Pracy (nr 46/IX kad.)

28 kwietnia 2014 r.

Rada Ochrony Pracy, obradująca pod przewodnictwem poseł **Izabeli Katarzyny Mrzygłockiej (PO)**, przewodniczącej Rady, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przyjęcie stanowiska Rady Ochrony Pracy w sprawie realizacji II etapu programu wieloletniego „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy”;

– sprawy bieżące.

W drugiej części posiedzenia odbyła się konferencja nt. „Bezpieczeństwo i higiena pracy w transporcie”, zorganizowana przez Radę Ochrony Pracy w ramach obchodów Dnia Bezpieczeństwa i Zdrowia w Pracy.

W posiedzeniu udział wzięli: **Radosław Mleczko** podsekretarz stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej, **Dariusz Bogdan** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki, **Iwona Hickiewicz** główny inspektor pracy wraz ze współpracownikami, **Mieczysław Borowski** prezes Urzędu Dozoru Technicznego, **Zbigniew Derdziuk** prezes Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikiem, **Michał Rzemieniewski** dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego wraz ze współpracownikiem, młodszy inspektor **Armand Konieczny** przedstawiciel Komendy Głównej Policji, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, przedstawiciel Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej, **Jerzy Bartnik** prezes Związku Rzemiosła Polskiego, **Tadeusz Chwałka** przewodniczący Forum Związków Zawodowych, **Leszek Miętek** przewodniczący Branży Transport OPZZ, przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, **Waldemar Krenc** przewodniczący Zarządu Regionu Ziemia Łódzka NSZZ „Solidarność” oraz **Zbigniew Janowski** przewodniczący Związku Zawodowego „Budowlani”.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Ewa Mierosławska** i **Mateusz Wiśniewski** – z sekretariatu Rady w Biurze Prawnym i Spraw Pracowniczych.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Otwieram posiedzenie Rady Ochrony Pracy. Porządek posiedzenia przewiduje: pkt 1- przyjęcie stanowiska Rady Ochrony Pracy w sprawie realizacji II etapu programu wieloletniego „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy”, pkt 2 – sprawy bieżące. Czy jest sprzeciw wobec proponowanego porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń.

Stwierdzam, że Rada przyjęła porządek dzienny posiedzenia.

Przechodzimy do punktu pierwszego. Proszę panią prof. Danutę Koradecką o przedstawienie projektu stanowiska w sprawie realizacji II etapu programu wieloletniego „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy”.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Danuta Koradecka:

Projekt stanowiska został opracowany przez Zespół ds. Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Środowisku Pracy oraz Zespół ds. Nauki, Edukacji i Promocji oraz Współpracy z Partnerami Społecznymi. Oto jego treść: „Rada Ochrony Pracy przy Sejmie RP na posiedzeniu 11 marca 2014 r. zapoznała się z wynikami II etapu programu wieloletniego pn. „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy” zrealizowanego w latach 2011-2013, które przedstawił w raporcie oraz prezentacji Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy – Główny Wykonawca i Koordynator Programu współpracujący z 18 instytucjami naukowymi (PAN, uczelniami wyższymi oraz instytutami badawczymi).

Podstawą realizacji II etapu programu wieloletniego pn. „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy" była uchwała nr 154/2010 Rady Ministrów z dnia 21 września 2010 r.

Celem głównym programu jest zmniejszenie w Polsce liczby wypadków przy pracy i chorób zawodowych oraz ograniczenie związanych z nimi strat ekonomicznych i społecznych poprzez opracowanie i upowszechnianie innowacyjnych rozwiązań prawnych, organizacyjnych i technicznych, ukierunkowanych na rozwój zasobów ludzkich, oraz tworzenie bezpiecznego i przyjaznego środowiska pracy.

Stan warunków pracy w Polsce jest nadal niezadowalający. Polska jest na 8 miejscu wśród państw UE pod względem liczby wypadków przy pracy powodujących absencję powyżej 3 dni oraz na 4 miejscu pod względem liczby wypadków śmiertelnych i ciężkich. W trakcie realizacji programu odnotowano w kraju spadek wskaźnika częstości wypadków przy pracy z 8,96 na 1000 zatrudnionych w 2008 r. do 7,78 w 2012 r. W tym okresie zmniejszeniu uległ także wskaźnik częstości wypadków śmiertelnych – z 0,045 do 0,030. Jednak nadal liczba 91 tysięcy wypadków rocznie, w tym 977 śmiertelnych i ciężkich, stanowi istotny problem społeczny i ekonomiczny. W ciągu tygodnia bowiem średnio ok. 1,7 tysiąca osób ulega wypadkom przy pracy, a niemal 7 ginie.

Rada z uwagą przyjęła informację Instytutu o opracowanych rozwiązaniach wspomagających prewencję techniczną i organizacyjną przyczyn zagrożeń w środowisku pracy oraz o zrealizowanych działaniach służących ich upowszechnieniu. Do najważniejszych wyników uzyskanych w ramach realizacji II etapu programu należy zaliczyć:

1. Opracowanie podstaw do wdrażania uregulowań UE w ramach nowych dyrektyw oraz monitorowanie implementacji już wdrożonych dyrektyw z dziedziny bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, w tym 5 dyrektyw podstawowych (89/391/EWG; 89/654/EWG; 89/655/EWG; 89/656/EWG; 98/24/WE). W 2010 r. wdrożono do prawa krajowego dyrektywę 2006/25/WE dotyczącą promieniowania optycznego, wspierając ten proces stosownym rozporządzeniem, poradnikiem oraz szkoleniami. Ponadto na podkreślenie zasługuje aktywne uczestnictwo Instytutu w pracach prowadzonych na forum Rady i Parlamentu UE, w wyniku których nastąpiło zastąpienie obowiązującej dotychczas dyrektywy 2004/40/WE dyrektywą 2013/35/UE dotyczącą promieniowania elektromagnetycznego;

2. Rozwój krajowego systemu monitorowania stanu bezpieczeństwa i warunków pracy poprzez opracowanie: projektów normatywów higienicznych (43), metod pomiaru czynników szkodliwych w środowisku pracy, procedur analitycznych (60) oraz projektów norm (156);

3. Udoskonalenie systemu oceny zgodności z wymaganiami bezpieczeństwa, higieny pracy i ergonomii wyrobów oraz systemów zarządzania poprzez: budowę nowych stanowisk i aparatury badawczej (29) oraz opracowanie metod i procedur oceny zgodności (42);

4. Wspomaganie oceny ryzyka oraz zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy w przedsiębiorstwach poprzez opracowanie stosownych narzędzi, w tym serwisów internetowych, programów komputerowych i baz danych (53);

5. Opracowanie i udostępnienie innowacyjnych rozwiązań i środków do stosowania w przedsiębiorstwach oraz innych organizacjach w celu poprawy stanu bezpieczeństwa i warunków pracy, w tym rozwiązań technicznych (59), za które uzyskano patenty na wynalazki (8), a do Urzędu Patentowego RP złożono kolejne wnioski o udzielenie prawa ochronnego na: wynalazki (22) i wzory użytkowe (7); rozwiązania organizacyjne (24), kryteria, wymagania i zalecenia do poprawy warunków pracy (98). Z tych rozwiązań 19 zostało nagrodzonych medalami na międzynarodowych i krajowych wystawach wynalazków;

6. Transfer wiedzy na rzecz podniesienia kwalifikacji specjalistów w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w przedsiębiorstwach oraz innych organizacjach, w tym przygotowanie: materiałów informacyjnych (250; także w wersji internetowej), programów edukacyjnych i materiałów szkoleniowych (95), wydawnictw zwartych, m.in. monografii, poradników (121), publikacji naukowych i popularnonaukowych (644), referatów na konferencjach krajowych i zagranicznych (811);

7. Prowadzenie różnorodnych działań upowszechniających w społeczeństwie problematykę bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia skierowanych do masowego odbiorcy

(ok. 57 tys. osób), m.in. przez organizację konferencji, seminariów, konkursów wiedzy, szkoleń. Przeprowadzono także 4 ogólnopolskie informacyjne kampanie społeczne („Bezpieczne miejsce pracy", „Prewencja wypadkowa", „Zdrowie i bezpieczna praca w szkole", „Przez innowacje do bezpieczeństwa") oraz kampanie dotyczące ryzyka zawodowego w poszczególnych branżach, w tym w budownictwie, górnictwie oraz przetwórstwie przemysłowym. Szeroki odbiór społeczny miały też konkursy plastyczne z udziałem artystów, a także dzieci, w tym 3 edycje ogólnopolskiego konkursu na plakat bezpieczeństwa pracy o następującej tematyce: „Eksploatacja", „Aktywni 50+", „Stres XXI wieku".

Na podkreślenie zasługuje fakt pozyskania w ramach realizacji II etapu programu wysokospecjalistycznej wiedzy wpływającej na rozwój naukowy polskich kadr i ich pozycję w europejskiej przestrzeni badawczej. Ma ona także istotny wpływ na innowacyjność opracowanych rozwiązań, a współpraca z przedsiębiorstwami daje możliwości zastosowania praktycznego tych rozwiązań.

Prowadzona przez koordynatora analiza stanu osiągnięcia celów programu, a w szczególności oszacowanie oddziaływania jego produktów, potwierdza pozytywny wpływ realizacji programu na poprawę warunków pracy. Założone w programie w okresie pięcioletnim (do 2018 r.) wskaźniki dotyczą:

– zmniejszenia o 30% liczby osób zatrudnionych w warunkach narażenia na działanie czynników niebezpiecznych, szkodliwych i uciążliwych, co wpłynie na wydłużenie okresu aktywności zawodowej,

– zmniejszenia o co najmniej 25% obciążenia ogólnego funduszu ubezpieczeń społecznych FUS bezpośrednimi wydatkami z funduszu ubezpieczenia wypadkowego,

– zmniejszenia o co najmniej 1% rocznie całkowitych społecznych kosztów wypadków przy pracy, w tym wypadków śmiertelnych i ciężkich, oraz chorób zawodowych.

Przedstawione dane odnośnie do aktualnego stopnia osiągnięcia ww. wskaźników już w trakcie realizacji II etapu programu świadczą o systematycznej poprawie warunków pracy, która dotyczy 2,6 mln pracujących. Obciążenie wydatkami z funduszu ubezpieczeniowego zmalało o 3,5%, a społecznych kosztów wypadków i chorób zawodowych o 6% %, tj. o 268 mln zł.

Pozytywnie należy ocenić współdziałanie wnioskodawców – ministra pracy i polityki społecznej oraz ministra nauki i szkolnictwa wyższego – jako organów współpracujących przy realizacji programu badań naukowych i prac rozwojowych na rzecz poprawy warunków pracy w Polsce. Bezpośrednie zaangażowanie i współdziałanie tych resortów na rzecz rozwoju innowacji w zakresie kształtowania bezpiecznych warunków pracy ma fundamentalne znaczenie dla ich poprawy.

Na podkreślenie zasługuje także dobra współpraca koordynatora programu z Państwową Inspekcją Pracy oraz innymi instytucjami państwowymi, a także przedsiębiorstwami. Umożliwia ona bieżące wprowadzanie do praktyki wyników programu. Istotne znaczenie w praktycznym upowszechnianiu wyników programu będzie miało docelowo większe zaangażowanie partnerów społecznych, tj. organizacji pracodawców i pracowników.

Podsumowując, Rada Ochrony Pracy przy Sejmie RP pozytywnie ocenia wykonanie II etapu programu wieloletniego „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy" w latach 2011 – 2013 i uważa za celową jego kontynuację.

Na podstawie analizy raportu, a także dyskusji na posiedzeniu, Rada Ochrony Pracy zaleca:

1. skoncentrowanie się przedsiębiorstw i instytucji państwowych oraz wykonawców programu wieloletniego „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy" na wdrażaniu i upowszechnianiu jego wyników, tak aby trafiały one możliwie najszerzej do rozproszonych odbiorców, w tym małych i średnich przedsiębiorstw;

2. upowszechnianie wyników programu w mediach publicznych (telewizja, radio, prasa), co powinno skutkować w społeczeństwie większą świadomością w zakresie możliwości wpływu na poziom bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w środowisku zarówno pracy, jak i życia;

3. wykorzystanie opracowanych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w celu dostosowania warunków pracy do ograniczonych możliwości starzejącego się społeczeństwa;

4. przygotowanie, zgodnie z założeniami do nowej strategii UE w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (2014-2020), programu ukierunkowanego na opracowanie rozwiązań:

– niezbędnych do rozpoznania i ochrony pracowników przed nowymi zagrożeniami w środowisku pracy;

– ułatwiających pracodawcom i pracownikom spełnienie wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy, w tym m.in. materiałów informacyjnych, baz danych, narzędzi interaktywnych.

W związku z tym celowe jest przygotowanie przez Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy wspólnie z organizacjami pracodawców i pracowników stosownego programu badań i wdrożeń na lata 2017-2020 w celu dalszej poprawy stanu bezpieczeństwa i warunków pracy".

Wnioski zawarte w stanowisku kierujemy do realizacji do następujących instytucji: wniosek nr 1 – do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, Państwowej Inspekcji Pracy, Państwowej Inspekcji Sanitarnej, Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, Ministerstwa Gospodarki, Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwa Edukacji Narodowej, Polskiego Komitetu Normalizacji, Związku Rzemiosła Polskiego i Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego, wniosek nr 2 – do Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji, Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, wniosek nr 3 – do Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej oraz Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, wniosek nr 4 – do Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej oraz do Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

Do wiadomości przesyłamy stanowisko do marszałka Sejmu, właściwych komisji sejmowych i senackich oraz reprezentatywnych organizacji pracodawców i pracowników.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję za przedstawienie projektu stanowiska.

Czy ktoś z państwa ma uwagi do przedłożonego projektu?

Pan senator Jan Rulewski, proszę.

Członek Rady Ochrony Pracy Jan Rulewski:

O ile pamiętam, na posiedzeniu Rady w dniu 11 marca br. Centralny Instytut Ochrony Pracy przedstawił również informację o pracach Unii Europejskiej i Międzynarodowej Organizacji Pracy. Uważam, że należałoby o tym wspomnieć w stanowisku Rady.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Nie prowadzimy dyskusji nad projektem stanowiska. Proszę o przedstawienie konkretnej poprawki.

Członek Rady Ochrony Pracy Jan Rulewski:

Na str. 5 poprawka gramatyczna: „uważa za celowe jego kontynuację", a nie „celową".

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Czy są inne propozycje poprawek?

Członek Rady Ochrony Pracy Jan Rulewski:

Proponuję skreślenie na str. 2 zdania w brzmieniu: „W ciągu tygodnia bowiem średnio ok. 1,7 tysiąca osób ulega wypadkom przy pracy, a niemal 7 ginie". Wystarczy roczne sprawozdanie na temat wypadków.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Na str. 2 jest mowa o „częstości wypadków". Czy nie powinno być „częstotliwości wypadków"?

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Danuta Koradecka:

Oba sformułowania używane są zamiennie. Ale w literaturze fachowej mówi się o wskaźniku częstości. Podobnie w danych statystycznych GUS.

Odnosząc się do propozycji pana senatora, chciałabym zwrócić uwagę, że zdanie w brzmieniu „„W ciągu tygodnia bowiem średnio ok. 1,7 tysiąca osób ulega wypadkom przy pracy, a niemal 7 ginie" ma uświadomić adresatowi skalę problemu.

Jeśli chodzi o poprawkę gramatyczną, to redaktorzy uznali, że właściwym wyrazem jest „celową". Ale nie sprzeciwiam się tej propozycji pana senatora.

Członek Rady Ochrony Pracy Jan Rulewski:

Proponuję skreślenie na str. 4 ostatniego akapitu. Skoro ktoś zleca zadanie i określa jego parametry, to nie wypada mu za to dziękować. To jego obowiązek.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Danuta Koradecka:

Chciałabym zwrócić uwagę, że mamy wciąż poczucie, iż żyjemy w Polsce resortowej, w której każdy minister ma swój obszar działania, zadania, budżet i bardzo trudno jest przekroczyć te granice. W przypadku programu wieloletniego Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego dobrze współpracowały, co należy podkreślić. To nie kwestia podziękowania. To ocena współpracy resortów, do której mamy prawo.

Członek Rady Ochrony Pracy Jan Rulewski:

Wycofuję poprawkę.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Przechodzimy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem stanowiska w brzmieniu proponowanym w przedłożonym projekcie? Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu?

Stwierdzam, że Rada jednogłośnie przyjęła stanowisko w sprawie w sprawie realizacji II etapu programu wieloletniego „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy".

Przechodzimy do spraw bieżących. Informuję, że następne posiedzenie Rady odbędzie się w dniach 15-16 maja 2014 r. Będzie to posiedzenie wyjazdowe w Ośrodku Szkoleniowym Państwowej Inspekcji Pracy we Wrocławiu. Tematem będzie ocena jakości szkoleń w obszarze bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Proszę o potwierdzenie swojego udziału w tym posiedzeniu w sekretariacie Rady do 6 maja br.

Czy ktoś z państwa chce zabrać glos w sprawach bieżących? Nie widzę zgłoszeń.

Zamykam tę część posiedzenia. Zapraszam do Sali Kolumnowej, gdzie za 5 minut rozpocznie się uroczysta konferencja „Bezpieczeństwo i higiena pracy w transporcie", zorganizowana przez Radę w ramach obchodów Dnia Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy.

* * *

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Serdecznie witam wszystkich państwa na uroczystej Konferencji pt.: „Bezpieczeństwo i higiena pracy w transporcie" mającej na celu upamiętnienie ofiar wypadków przy pracy i chorób zawodowych w ramach obchodów Dnia Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy.

Organizatorem uroczystości jest Rada Ochrony Pracy we współpracy z Państwową Inspekcją Pracy, Centralnym Instytutem Ochrony Pracy, Zakładem Ubezpieczeń Społecznych, Związkiem Zawodowym „Budowlani" oraz centralami związkowymi.

Konferencja została objęta patronatem honorowym przez marszałek Sejmu RP, panią Ewę Kopacz.

Witam bardzo serdecznie pana Radosława Mleczkę – podsekretarza stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej, pana Dariusza Bogdana – podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki, panią Iwonę Hickiewicz – głównego inspektora pracy, panią Danutę Koradecką – dyrektora Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego, pana Zbigniewa Derdziuka – prezesa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, pana Mieczysława Borowskiego – prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, pana Krzysztofa Dyla – prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, pana Michała Rzemieniewskiego – dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego w Głównym Inspektoracie Trans-

portu Drogowego, pana Tadeusza Chwałkę – przewodniczącego Forum Związków Zawodowych, pana Leszka Miętka – przewodniczącego Branży Transport Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, przewodniczącego Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, pana Waldemara Krenca – przewodniczącego Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność" Ziemia Łódzka, pana Zbigniewa Janowskiego – przewodniczącego Związku Zawodowego „Budowlani".

Szczególnie serdecznie pragnę powitać kolegów parlamentarzystów, przedstawicieli ministerstw i urzędów centralnych, okręgowych inspektoratów pracy, członków Rady Ochrony Pracy oraz przedstawicieli partnerów społecznych.

Witam wszystkich państwa zebranych na naszej konferencji.

Dzisiaj przypadają obchody Międzynarodowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy i Chorób Zawodowych. Uczcijmy minutą ciszy wszystkich pracowników, którzy ponieśli śmierć na stanowisku pracy lub w wyniku choroby zawodowej. Proszę wszystkich o powstanie.

(Zebrani powstają i chwilą ciszy czczą pamięć ofiar wypadków przy pracy i chorób zawodowych)

Odczytam teraz list okolicznościowy marszałek Sejmu RP, pani Ewy Kopacz, skierowany do uczestników i organizatorów konferencji: „Szanowni Państwo, od wielu lat Marszałkowie Sejmu RP sprawują honorowy patronat nad konferencjami z okazji Międzynarodowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy i Chorób Zawodowych, organizowanymi przez Radę Ochrony Pracy. Spotkania te mają szczególny wymiar. Są swoistym uczczeniem pamięci tych, którzy stracili życie podczas wykonywania zawodowych obowiązków. Są również przyczynkiem do dalszych przedsięwzięć służących ochronie zdrowia pracowników.

Podejmowane dotąd działania przynoszą dobre rezultaty. Spada liczba śmiertelnych wypadków i tych skutkujących kalectwem. Warto więc głośno mówić o niebezpieczeństwach. Warto uświadamiać społeczeństwu zagrożenia. Często bowiem za nieszczęściem kryje się brawura lub brak wyobraźni. Są one również jedynymi z przyczyn wypadków komunikacyjnych.

Doniesienia medialne zarówno o warunkach pracy kierowców, jak i niebezpiecznych kolizjach budzą powszechny niepokój. Dlatego z satysfakcją przyjęłam wiadomość, że wiodącym tematem konferencji jest „Bezpieczeństwo i higiena pracy w transporcie". Ufam, że podczas tej debaty znajdziecie państwo odpowiedź na pytanie, jakie jeszcze można podjąć działania, by każdy z nas czuł się bezpieczniej na drogach. Albowiem ofiarami wypadków są nie tylko kierujący pojazdami, lecz także postronne osoby. Jestem przekonana, że ważnym efektem dzisiejszego spotkania będzie nawiązanie jeszcze lepszej współpracy między różnymi podmiotami, by wprowadzone przepisy mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa oraz higienę pracy w transporcie były respektowane, zaś dobre praktyki upowszechniane.

Życzę państwu udanych i owocnych obrad, a przede wszystkim pomyślnej realizacji wszelkich zamierzeń służących ochronie zdrowia i życia pracowników. Serdecznie pozdrawiam i łączę wyrazy szacunku – Ewa Kopacz".

Chciałabym teraz poprosić o zabranie głosu pana Radosława Mleczkę – podsekretarza stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Radosław Mleczko:
To ogromny zaszczyt móc w imieniu ministra pracy i polityki społecznej spotkać się ponownie z państwem za sprawą, z jednej strony – decyzji, która przed laty została podjęta przez Międzynarodową Organizację Pracy, z drugiej strony – decyzji Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. To za ich sprawą obchodzimy Dzień Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy, ale także Dzień Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy i Chorób Zawodowych.

Kiedy patrzę na tę salę i widzę zarówno przewodniczących związków zawodowych, jak i reprezentantów pracodawców, przedstawicieli Sejmu i rządu, to trudno nie podzielić się z państwem pewną refleksją związaną z obszarem, którym zajmujemy się – bezpieczeństwem i warunkami pracy. Sądzę, że udaje się nam, mimo różnych perturbacji,

właśnie w tym zakresie osiągać porozumienie, prowadzić dialog i przyjmować konstruktywne rozwiązania.

Miałem okazję w ostatnich miesiącach zajmować się niezwykle istotną problematyką, mianowicie nową dyrektywą dotyczącą pracowników delegowanych. Rzecz nie dotyczy bezpośrednio kwestii związanych z warunkami pracy, ale jeśli dobrze przyjrzymy się istocie dyskusji, która trwała w Europie i która zakończyła się kilkanaście dni temu decyzją Parlamentu Europejskiego, to mamy tam do czynienia właśnie z długotrwałym procesem legislacyjnym, podejmowaniem decyzji związanej z jednej strony – z ochroną warunków pracy, z drugiej – z możliwością delegowania pracowników.

Korzystając z okazji chciałbym podziękować również przedstawicielom partnerów społecznych. Mimo, że – nad czym ubolewam – jesteśmy wciąż w stanie zawieszenia prac w Komisji Trójstronnej, to w ważnej sprawie delegowania pracowników odbywaliśmy wspólne spotkania, prowadziliśmy dialog społeczny – wprawdzie niesformalizowany i nie w ramach Komisji Trójstronnej – ale taki, który prowadził do uzyskania porozumienia również na forum europejskim, a Polska odegrała w pracach nad nową dyrektywą wdrożeniową dotyczącą pracowników delegowanych bardzo istotną rolę.

Wracając do tej sali, chciałbym się z państwem podzielić wiadomością, która jest chyba szczególnie ważna w naszym gronie, mianowicie w 2013 r. we wszystkich statystykach, którymi objęte są kwestie związane z wypadkami przy pracy, odnotowaliśmy pewien postęp. Mniej było najbardziej tragicznych wypadków. Mniej było również pozostałych. Niestety, szeroko rozumiany sektor transportu stanowi istotny obszar związany z wypadkami przy pracy. Cieszę się, że zdecydowali się państwo dzisiaj przy okazji tej uroczystej sesji porozmawiać o tych kwestiach. Chciałbym zwrócić uwagę, że tendencją, którą obserwujemy w statystyce, nie może być satysfakcjonująca. Bowiem mówienie o wypadkach przy pracy wyłącznie w kontekście statystyki nigdy nie będzie wystarczające. Chodzi bowiem o ludzkie dramaty i dramaty rodzin osób, które ucierpiały lub zginęły w pracy.

Chciałbym wspomnieć o pewnym szczególnym programie, który państwo zapewne znają. To program wieloletni „Poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy”. W dzisiejszej konferencji uczestniczy pani prof. Koradecka – dyrektor Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego. Chciałbym na jej ręce złożyć serdeczne podziękowania za konsekwencję w realizacji tego programu. Przystąpiliśmy do realizacji III etapu tego programu obejmującego lata 2014 – 2016. Ten program został przyjęty przez Radę Ministrów na wniosek ministra pracy i polityki społecznej.

W ramach III etapu programu będą realizowane projekty, które – mam nadzieję – będą miały bezpośredni wpływ na poprawę warunków bezpieczeństwa i warunków pracy w naszym kraju.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie ministrze.

Proszę o zabranie głosu pana Dariusza Bogdana – podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Dariusz Bogdan:

W imieniu własnym i pana premiera Piechocińskiego dziękuję za zaproszenie na zorganizowaną przez Radę Ochrony Pracy konferencję poświęconą bezpieczeństwu i higienie pracy w transporcie, odbywającą się w ramach obchodów Międzynarodowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy i Chorób Zawodowych. Wyrażam przekonanie, że każda inicjatywa służąca poprawie bezpieczeństwa ludzi i środowiska pracy warta jest poparcia, zwłaszcza, że statystyki w tej kwestii nie są całkowicie zadowalające.

Pomimo coraz lepszych regulacji prawnych, dostępu do wiedzy i nowoczesnych technologii, monitoringu i analizy niebezpiecznych zdarzeń, jesteśmy wciąż na poziomie wymagającym ustawicznej poprawy. Liczba wypadków przy pracy zmniejsza się, lecz wciąż utrzymuje się na poziomie, którego nie można akceptować. W związku z tym pojawia się pytanie – czy wszystkie działania prewencyjne, monitorujące i edukacyjne zmierzają we właściwym kierunku? Czy obecnej sytuacji – gdy w wypadkach przy pracy,

a zwłaszcza w wypadkach komunikacyjnych ginie wielu ludzi – nie jesteśmy w stanie poprawić?

Jeśli przyjrzeć się bliżej pewnym zachowaniom ludzkim, to możemy zaryzykować stwierdzenie, że dużą część wypadków powodują osoby, które lekceważą wszelkie normy i przepisy. Narażają one nie tylko własne życie, ale również innych ludzi. To uświadamia nam wszystkim, jak ważne i priorytetowe powinny być działania edukacyjne i prewencyjne, świadomość zagrożeń, upowszechnianie wiedzy, jak należy postępować oraz reagować w przypadku zagrożeń, wypadków, awarii i innych niebezpiecznych zdarzeń.

Każda myśl i działanie ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa w tym zakresie są bardzo pożądane. Bezpiecznych zachowań należy uczyć już dzieci. Większą rolę w tym zakresie mogłyby również odgrywać środki masowego przekazu. Za każdą daną statystyczną dotyczącą liczby wypadków stoi ludzka tragedia. Zatem podejmowanie takich inicjatyw jak dzisiejsza może również przyczynić się do podnoszenia poziomu wiedzy i świadomości społecznej. Sądzę, że dziś zbierzemy szereg sygnałów na temat istniejących sytuacji, co pozwoli ustalić kierunki bardziej skutecznych działań prewencyjnych.

Ministerstwo Gospodarki podejmuje wiele inicjatyw legislacyjnych i pozalegislacyjnych w zakresie poprawy rozwiązań dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy w transporcie wewnątrzzakładowym poprzez określenie minimum i zasadniczych wymagań bezpieczeństwa, m.in. dla maszyn samobieżnych, w tym wózków jezdniowych. Te działania podejmujemy zarówno na poziomie krajowym, jak i Unii Europejskiej. Istotnym wkładem Ministerstwa Gospodarki jest również ustanowienie przepisów wykonawczych wydawanych na podstawie delegacji wynikającej z art. 237 ustawy – Kodeks pracy. Należy tu wymienić szczególnie przepisy dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy przy użytkowaniu wózków jezdniowych z napędem silnikowym oraz przepisy związane z eksploatacją maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych oraz drogowych.

Prace nad dostosowaniem i ulepszaniem przepisów dotyczących bezpieczeństwa są realizowane w sposób ciągły. Szczególnie ważna jest wymiana doświadczeń, podejmowanie nowych wyzwań w obszarach newralgicznych, gdzie dokonują się również zmiany otoczenia podyktowane dużym postępem technicznym. Stawiane są coraz to wyższe wymagania zarówno bezpośrednim operatorom i służbom ratowniczym, jak również administracji państwowej.

Jestem przekonany, że dzisiejsza konferencja przyczyni się do wzrostu wiedzy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy. Życzę państwu owocnej wymiany poglądów.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie ministrze.

Chciałabym teraz zabrać głos w imieniu Rady Ochrony Pracy.

Jak co roku, spotykamy się dzisiaj w dniu szczególnym – poświęconym pamięci ofiar wypadków przy pracy i chorób zawodowych. Jest on okazją do oddania hołdu ofiarom wypadków, ale także do refleksji dla tych wszystkich, którzy zaniechaniem obowiązków wobec zatrudnionych przyczynili się do utraty ludzkiego życia lub zdrowia. Przypomina o konieczności nieustannej troski o bezpieczeństwo człowieka na każdym stanowisku pracy.

Nasze dzisiejsze spotkanie po raz kolejny pozwala uświadomić sobie, że lekceważenie zagrożeń, nieznajomość i nieprzestrzeganie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy, tolerowanie przez nadzór techniczny zachowań zwiększających ryzyko wypadku, brak lub zły stan techniczny urządzeń ochronnych, brak lub niewłaściwe wyposażenie pracowników w wymagane środki ochrony indywidualnej prowadzi do wielu ludzkich tragedii w środowisku pracy.

Troską i niepokojem napawa wciąż daleki od oczekiwań stan dbałości o zdrowie i życie zatrudnionych w naszym kraju. Świadczy o tym wysoka liczba poszkodowanych w wypadkach przy pracy. Nadzieję budzi zaobserwowana w ostatnich latach tendencja spadkowa tej liczby, niemniej na duży optymizm jest jeszcze za wcześnie.

Za wysokimi statystykami wypadkowości kryją się ludzkie tragedie. Śmierć, choroba lub inwalidztwo spowodowane niewłaściwymi warunkami pracy przekładają się ponadto

na wielomilionowe nakłady ponoszone przez budżet państwa na odszkodowania i renty. Traci gospodarka. Powszechnie wiadomo bowiem, że wypadek przy pracy, zwłaszcza śmiertelny, nawet w przypadku znakomicie prosperującej firmy, oznacza dziś nie tylko straty finansowe, ale też utratę prestiżu i pozycji rynkowej. Koszty tego ponosi całe społeczeństwo.

Ciągle aktualna pozostaje potrzeba określenia przyczyn niezadowalającego stanu bezpieczeństwa pracy w naszym kraju i wskazania odpowiednich środków zaradczych. To zadanie realizowane przez organy nadzoru i kontroli warunków pracy. Wymaga ono partnerskiego udziału i współpracy wszystkich służb, organizacji i instytucji, działających w sferze ochrony pracy w naszym kraju. Absolutnie niezbędne wydaje się zaangażowanie się w ten proces zarówno polityków, jak i organów administracji rządowej i samorządowej, pracodawców i pracowników.

Pozwolę sobie wyrazić nadzieję, że nasza konferencja wniesie konstruktywny wkład w rozwój kultury bezpieczeństwa pracy w Polsce, a głosy wypowiedziane tu – w Sali Kolumnowej Sejmu Rzeczypospolitej – uzmysłowią wszystkim, którym głęboko na sercu leży ochrona zdrowia człowieka w środowisku pracy, konieczność stanowczości i konsekwencji w staraniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa pracy zatrudnionych.

Moda na bezpieczną pracę jest nadal aktualna!

Chciałabym teraz poprosić o zabranie głosu panią Iwonę Hickiewicz – głównego inspektora pracy.

Główny inspektor pracy Iwona Hickiewicz:

Przesłanie, które 11 lat temu legło u podstaw proklamowania przez Międzynarodową Organizację Pracy w dniu 28 kwietnia – Dnia Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy – wskazywało na pilną potrzebę zapewnienia właściwego poziomu kultury bezpieczeństwa pracy w powiązaniu z prawem zatrudnionych do bezpiecznego i zdrowego środowiska pracy. Prawem, które powinno być respektowane na każdym stanowisku pracy.

To przesłanie, mimo upływu kolejnych lat i licznych przedsięwzięć na rzecz eliminowania zagrożeń dla zdrowia i życia w miejscu pracy, pozostaje wciąż aktualne. Tak jak żywa pozostaje nasza pamięć o ofiarach wypadków przy pracy i chorób zawodowych, której dowodem jest zapalona świeca symbolizująca obchodzony dzisiaj przez organizacje związkowe na całym świecie Dzień Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy i Chorób Zawodowych.

Uzasadniony aczkolwiek ostrożny optymizm budzi utrzymująca się od 3 lat tendencja spadkowa liczby osób poszkodowanych w wypadkach przy pracy. Ta liczba – według GUS – w 2013 r. zmniejszyła się w porównaniu z 2011 r. o blisko 9 tys. osób. Spadła liczba ofiar wypadków śmiertelnych – o 128 osób w 2013 r. w porównaniu z 2011 r.

Niestety, statystyka wypadkowości w pracy nadal pozostaje „czarna". Dalsza poprawa bezpieczeństwa pracy wymaga wzmożonej aktywności nie tylko Inspekcji Pracy, ale wspólnego wysiłku na poziomie całego państwa.

Kontrole Państwowej Inspekcji Pracy wskazują na liczne i poważne naruszenia przepisów i zasad bezpiecznej pracy. O skali stwierdzanych nieprawidłowości świadczy chociażby fakt, że w ubiegłym roku inspektorzy zmuszeni byli wydać 8 tys. decyzji natychmiastowego wstrzymania prac oraz 9 tys. decyzji wstrzymania eksploatacji maszyn. Takie środki podejmowane są w sytuacji bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia pracowników. W sumie, w ubiegłym roku inspektorzy pracy zlikwidowali bezpośrednie zagrożenia dla zdrowia i życia ok. 70 tys. pracowników.

Niewłaściwa organizacja pracy, brak właściwego zabezpieczenia stanowisk pracy, tolerowanie odstępstw od obowiązujących przepisów, dopuszczanie do pracy osób bez odpowiedniego przygotowania, bez sprzętu ochronnego – stanowią przyczyny większości – badanych przez Inspekcję Pracy – wypadków.

W 2013 r. inspektorzy pracy zbadali okoliczności i przyczyny ok. 1,9 tys. wypadków, w 201 zbiorowych. Wśród poszkodowanych znaczący odsetek – 13,4% – stanowiły osoby świadczące pracę na innej podstawie niż umowa o pracę. W ich przypadku, wypadek przy pracy oznacza nierzadko brak odszkodowania i innych świadczeń wynikających z ubez-

pieczenia społecznego. W porównaniu z 2011 r. odsetek takich osób w ogólnej liczbie poszkodowanych wzrósł o 0,5%.

Ograniczenie skali zagrożeń zawodowych i zmniejszenie liczby wypadków przy pracy pozostaje priorytetem w działalności Państwowej Inspekcji Pracy. Wyniki naszych działań nadzorczo-kontrolnych potwierdzają, iż największe efekty w zakresie ograniczania liczby wypadków, w tym wypadków o cechach powtarzalnych, uzyskują zakłady, w których wdrożono systemowe rozwiązania techniczno-organizacyjne.

Wzrasta ranga i efektywność przedsięwzięć Państwowej Inspekcji Pracy o charakterze informacyjnym i edukacyjnym, a także inicjatyw służących bezpośredniemu inspirowaniu pracodawców do przeglądu warunków pracy i poprawy stanu przestrzegania prawa. Prowadzone są one we współpracy z licznymi partnerami – organizacjami pracodawców, związkami zawodowymi, instytucjami i stowarzyszeniami zainteresowanymi ochroną pracy.

Z każdym rokiem przybywa pracodawców i przedsiębiorców, którzy chcą korzystać z pomocy Państwowej Inspekcji Pracy. Jak wynika z badań ankietowych, programy poprawy warunków pracy są oceniane pozytywnie przez odbiorców, a ich efektem jest często trwała poprawa ochrony człowieka w środowisku pracy.

Do korzystania z dobrych praktyk w zakresie bezpieczeństwa pracy zachęcamy poprzez kontynuowaną w bieżącym roku kampanię „Bezpieczeństwo pracy zależy od Ciebie".

Prowadzimy działania zmierzające do ograniczenia zagrożeń wypadkowych w handlu hurtowym w ramach kampanii pn. „Poślizgnięcia i upadki na tym samym poziomie", realizowanej w tym roku we wszystkich krajach unijnych przez Komitet Wyższych Inspektorów Pracy (SLIC). Poślizgnięcia i upadki na płaszczyźnie poziomej należą bowiem do najczęściej notowanych w statystykach państw europejskich wypadków przy pracy.

W dniu tak szczególnym, jak dzisiejszy, kiedy oddajemy cześć pamięci ofiar wypadków przy pracy i apelujemy o skuteczne zapobieganie kolejnym tragediom, pragnę przypomnieć widniejące na sztandarze Państwowej Inspekcji Pracy słowa kanonizowanego wczoraj naszego wielkiego rodaka, świętego Jana Pawła II: „Ostatecznym celem każdej pracy pozostaje człowiek". To niezwykle trafne i głęboko humanistyczne przesłanie wpisuje się w swoisty kodeks postępowania dla wszystkich, dla których wartością nadrzędną jest zdrowie i życie pracowników.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, pani minister.

Proszę o zabranie głosu pana Zbigniewa Derdziuka – prezesa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

Prezes Zakładu Ubezpieczeń Społecznych Zbigniew Derdziuk:

To zaszczyt, że ZUS może być partnerem tak ważnego przedsięwzięcia i tej konferencji. Międzynarodowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy i Chorób Zawodowych uświadamia nam jak bardzo ważne jest to wyzwanie.

ZUS prowadzi fundusz wypadkowy. Ten fundusz jako jedyny spośród funduszy, którymi zarządzamy wykazuje nadwyżkę. Oznacza to, że dzięki działaniom partnerów społecznych i organów kontroli poprawia się stan bezpieczeństwa i warunki pracy.

Należy podziękować tym, którzy przyczynili się do poprawy. Przede wszystkim pracodawcom, którzy zauważają ten wymiar. Chciałbym również zwrócić uwagę na współpracę ZUS z innymi organami. Rada Ochrony Pracy motywuje nas, ale również oferuje dobrą platformę do dialogu. Następnie – bliska współpraca z Państwową Inspekcją Pracy. Wymieniamy się danymi, podejmujemy wspólne akcje edukacyjne. Naszym celem jest nie tylko zmniejszenie liczby wypadków, ale przede wszystkim budowanie świadomości. Dlatego ZUS podejmuje wiele działań związanych z prewencją wypadkową.

Można powiedzieć, że odnieśliśmy duży sukces. Dzięki wsparciu wielu osób obecnych na dzisiejszym spotkaniu, partnerów w Komisji Trójstronnej, ministra pracy i polityki społecznej, Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego w 2014 r. otrzymaliśmy znacznie większe środki na prewencję wypadkową. Od 2003 r.

do 2013 r. ZUS, wydając 95% zaplanowanego budżetu, na prewencję wypadkową wydał 27 mln zł. Na 2014 r. mamy 32 mln zł. To tyle, co przez 10 lat. Ważne, żeby dobrze wydatkować te środki; m.in. – współpracujemy w tej kwestii z Centralnym Instytutem Ochrony Pracy – dofinansowując działania płatników składek, którzy poprawiają warunki pracy.

To wydaje się być spora kwota, ale to ważna, dobra inwestycja. Mówię o tym jako o inwestycji, bowiem to działanie, poza wymiernym skutkiem ekonomicznym, ma jeszcze – co należy szczególnie docenić – wymiar związany z ochroną życia i zdrowia pracowników, coś co nie jest wymierne.

Odnosząc się do tematu dzisiejszej konferencji „Bezpieczeństwo i higiena pracy w transporcie", chciałbym podkreślić, że ZUS podejmuje wiele działań o charakterze szkoleniowym i prewencyjnym. Prowadzimy również badania we współpracy z CIOP-PIB i innymi ośrodkami naukowymi. Ufam, że ten wspólny wysiłek będzie nadal przyczyniał się do poprawy bezpieczeństwa i warunków pracy, zmniejszenia liczby wypadków i w konsekwencji kosztów, które ponosimy z tego tytułu.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie prezesie.

Proszę o zabranie głosu pana Mieczysława Borowskiego – prezesa Urzędu Dozoru Technicznego.

Prezes Urzędu Dozoru Technicznego Mieczysław Borowski:

Obchodzimy dzisiaj Dzień Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy. W takie dni zastanawiamy się, co jeszcze możemy uczynić dla poprawy bezpieczeństwa pracy i wzrostu świadomości społecznej na temat zagrożeń płynących np. z niewłaściwego użytkowania urządzeń technicznych. W czasach szybkiego rozwoju techniki i technologii, współczesnego tempa pracy naszym zadaniem jest prowadzenie takich działań prewencyjnych i edukacyjnych, które pozwolą chronić zdrowie i życie pracowników oraz maksymalnie ograniczać ryzyko wypadków przy pracy.

Według danych Ogólnopolskiego Związku Zawodowego „Inicjatywa Pracownicza", w 2013 r. w Polsce w wypadkach przy pracy zginęło 276 osób, 529 odniosło poważne obrażenia, łączna liczba wypadków przy pracy wyniosła 88 tys. Z analizy wypadków za 2013 r., przeprowadzonej przez Urząd Dozoru Technicznego wynika, że przy pracy z urządzeniami technicznymi straciło życie 18 osób, a 125 zostało rannych. Niemal wszystkie ofiary śmiertelne i zdecydowana większość rannych wykorzystywała w pracy urządzenia transportu bliskiego – dźwigi, suwnice, żurawie, wciągniki, podesty ruchome. W grupie najbardziej wypadkowych urządzeń niechlubny prym wiodą wózki jezdniowe podnośnikowe z mechanicznym napędem podnoszenia. W ubiegłym roku w wypadkach związanych z ich eksploatacją zginęło 7 osób, a 50 odniosło obrażenia.

Raporty Państwowej Inspekcji Pracy wskazują, że najczęstszą przyczyną wypadków przy pracy jest niewłaściwa organizacja pracy, brak przeszkolenia z zakresu bhp, a także zły stan zdrowia psychofizycznego pracowników, wywołany zbyt długim czasem pracy i przemęczeniem. Podobne wnioski płyną z corocznie przeprowadzanych przez UDT analiz wypadków związanych z eksploatacją urządzeń technicznych. Przyczyną ponad 97% analizowanych przez nas wypadków jest tzw. czynnik ludzki – lekceważenie zasad bezpiecznej obsługi urządzeń technicznych i zła organizacja pracy. Samo urządzenie techniczne zawodzi bardzo rzadko.

Te dane i nasze obserwacje sprawiły, że podjęliśmy serię działań prewencyjnych pod hasłem „Bezpieczeństwo – Twój wybór", skierowanych przede wszystkim do osób obsługujących urządzenia techniczne i odpowiedzialnych za bhp w zakładach pracy. Każda kolejna edycja kampanii będzie dedykowana konkretnej grupie urządzeń. Kampanię rozpoczęliśmy od wózków jezdniowych ze względu na wysoką wypadkowość w obszarze ich eksploatacji. Lekceważenie podstawowych zasad bezpiecznego użytkowania tych urządzeń transportu bliskiego jest powodem groźnych wypadków, również śmiertelnych. Mamy nadzieję, że działania szkoleniowo-edukacyjne podjęte przez Urząd Dozoru Technicznego w skali ogólnopolskiej przyniosą oczekiwane przez nas efekty – wzrost kultury technicznej i spadek liczby wypadków.

Dzisiejsza technologia pozwala komunikować się na niespotykaną do niedawna skalę. Wykorzystajmy ją do działań prewencyjnych i edukacyjnych, aby szeroko dotrzeć z naszym przekazem. Uświadamiajmy, informujmy, edukujmy! Jesteśmy współodpowiedzialni za bezpieczeństwo w miejscach pracy. Pamiętając o ofiarach wypadków, zróbmy wszystko, by w przyszłości było ich jak najmniej.

Urząd Dozoru Technicznego będzie współpracował – tak jak dotychczas – ze wszystkimi, którzy przyczyniają się do ograniczenia wypadków przy pracy.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie prezesie.

Ogłaszam dwudziestominutową przerwę.

Po przerwie

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Wznawiam obrady.

Proszę pana Leszka Zająca – zastępcę głównego inspektora pracy o zaprezentowanie materiału Państwowej Inspekcji Pracy pt. „Bezpieczeństwo i higiena prawy w transporcie".

Zastępca głównego inspektora pracy Leszek Zając:

Bezpieczeństwo i higiena pracy w transporcie drogowym i kolejowym znajdują się w sferze szczególnego zainteresowania Państwowej Inspekcji Pracy ze względu na szereg poważnych zagrożeń wypadkowych i zdrowotnych związanych z wykonywaniem pracy. Istotny wpływ na szeroko rozumiane bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego ma przestrzeganie przepisów o czasie pracy kierowców i maszynistów.

W przedstawionym Radzie Ochrony Pracy materiale omówiono całokształt różnorodnych form działalności organów PIP, mających na celu zapewnienie właściwych warunków pracy i bezpieczeństwa osobom zatrudnionym w transporcie oraz przestrzeganie obowiązujących przepisów prawa pracy.

W latach 2011-2013 inspektorzy pracy zbadali łącznie 154 wypadki przy pracy, w których poszkodowanych zostało 163 kierowców zatrudnionych w firmach, wykonujących działalność w zakresie transportu drogowego. Wśród poszkodowanych 66 osób poniosło śmierć, reszta doznała ciężkich obrażeń ciała.

W ww. grupie badanych wypadków odnotowano 108 zdarzeń zaistniałych podczas postoju, tj. rozładunku lub załadunku towaru, usuwania awarii lub odpoczynku kierowcy (nagłe przypadki medyczne lub zapaść). Dominowały (50%) przyczyny organizacyjne: nieprawidłowy podział pracy, niewłaściwe polecenia przełożonych, brak nadzoru i koordynacji prac w zespołach ludzkich.

Pozostałe zdarzenia zaistniały podczas prowadzenia pojazdów drogowych w nominalnym czasie pracy kierowców. 96% przyczyn, jak wnika z analizy zakładowych dokumentacji powypadkowych oraz protokołów policyjnych, to nieprawidłowe zachowanie pracownika, polegające na zbyt szybkiej jeździe, lekceważeniu zagrożenia i niedostatecznej koncentracji uwagi na czynności prowadzenia pojazdu.

W ramach zatwierdzonej przez Radę Ministrów krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców na lata 2013-2014, Państwowa Inspekcja Pracy, jako jeden z organów kontrolnych, zobowiązana została do skontrolowania blisko 950 tys. dni pracy kierowców podlegających kontroli w siedzibach przedsiębiorstw. Kontrole w powyższym zakresie na terenie całego kraju prowadzi 81 inspektorów pracy.

W 2013 r. przeprowadzono łącznie 638 kontroli u 631 pracodawców, zatrudniających blisko 30 tys. pracowników.

Kontrole prowadzone w 2013 r. wykazały, że odsetek pracodawców, u których stwierdzono naruszanie przepisów, utrzymuje się na podobnym poziomie jak w 2012 r., jednakże liczba stwierdzonych naruszeń jest mniejsza w porównaniu do roku poprzedniego.

Najczęściej występujące nieprawidłowości, podobnie jak w latach minionych, dotyczyły niezapewnienia kierowcom odpoczynku dobowego, niezapewnienia wymaganej

przerwy przy prowadzeniu pojazdu przez okres dłuższy niż 4,5 godziny, nieprzestrzegania limitu dziennego czasu jazdy.

Nieprawidłowości te stwierdzano przede wszystkim u małych i średnich przewoźników, którzy nie analizują na bieżąco czasu jazdy i odpoczynku kierowców.

Najwięcej nieprawidłowości dotyczyło zapewnienia dziesięciogodzinnego dobowego czasu pracy kierowcy, gdy praca wykonywana jest w porze nocnej.

Wielu pracodawców nie wypełniało obowiązku polegającego na odbieraniu od kierowców oświadczeń o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy oraz przeciętnej tygodniowej liczbie godzin wykonywanych przewozów drogowych lub innych czynności na innej podstawie niż stosunek pracy.

Jednym z istotnych działań podejmowanych przez Państwową Inspekcję Pracy w 2012 r. na rzecz bezpiecznej pracy w transporcie były działania w ramach kampanii „Czas pracy a wypadki drogowe".

W trakcie wykładów i prelekcji poruszano następujące zagadnienia:

* przyczyny i okoliczności wypadków komunikacyjnych,
* wypadki przy transporcie osób,
* czynniki psychospołeczne w pracy kierowców,
* świadczenia pracownicze związane z wypadkami przy pracy,
* zmiany w przepisach o transporcie drogowym wynikające z rozporządzeń UE.

Wśród licznych organizacji współpracujących z Państwową Inspekcją Pracy znalazły się policja, ZUS, wojewódzkie inspekcje transportu drogowego, stowarzyszenia transportu międzynarodowego i związki przewoźników drogowych, przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej, partnerzy społeczni, instytucje i organizacje upowszechniające problematykę bezpieczeństwa na drogach, jednostki pogotowia ratunkowego, a także media.

W 2013 r. Państwowa Inspekcja Pracy kontynuowała kontrole w zakresie bezpieczeństwa pracy przy wykonywaniu robót torowych zgodnie z przepisami bhp oraz instrukcjami dotyczącymi właściwego zabezpieczania i oznakowania miejsc pracy, a także wytycznymi o sposobach postępowania w celu informowania pracowników o zagrożeniach podczas wykonywania prac na terenach kolejowych. Skontrolowano 93 zakłady (zatrudniające łącznie ok. 17 tys. osób), w trakcie prowadzenia robót na odcinkach linii kolejowych należących do PKP Polskie Linie Kolejowe.

Najwięcej nieprawidłowości dotyczyło braku lub niewłaściwego sposobu zabezpieczenia i oznakowania miejsca pracy oraz przygotowania pracowników do bezpiecznego wykonywania pracy, a także braku koordynacji w sytuacji wykonywania robót przez kilku wykonawców na jednym odcinku.

Zabezpieczenie miejsc prowadzenia robót ma szczególne znaczenie, gdy prace prowadzone są na zamkniętym dla ruchu torze kolejowym, ale w bezpośrednim sąsiedztwie torów czynnych. Wymagało to wystawienia sygnalisty, do którego obowiązków należało ostrzeganie pracowników o zbliżającym się po torze czynnym pojeździe kolejowym.

Stwierdzano sytuacje niewyznaczenia sygnalistów lub niewyposażenia ich w środki ostrzegania przed nadjeżdżającym pociągiem, a także zbytnie oddalenie od zespołu wykonującego.

Inspektorzy kontrolujący przestrzeganie przepisów bhp przy wykonywaniu robót torowych jako główne przyczyny nieprawidłowości wskazywali brak nadzoru nad wykonywanymi pracami oraz niedoświadczenie wykonawców w prowadzeniu prac na terenach kolejowych.

U podstaw wielu przyczyn nieprawidłowości tkwią także stwierdzone uchybienia w prowadzeniu instruktaży stanowiskowych, w trakcie których pracownicy powinni uzyskać niezbędną wiedzę w zakresie zasad i praktycznych sposobów unikania zagrożeń.

W okresie od 1 marca do 31 maja 2013 r. inspektorzy pracy przeprowadzili kontrole przestrzegania przepisów o czasie pracy maszynistów u 68 pracodawców mających status przewoźnika kolejowego (zatrudniających łącznie ponad 10,2 tys. maszynistów).

Stwierdzano istotne uchybienia, należy jednak zaznaczyć, że wynikały one w dużej mierze z nieprzestrzegania przepisów wewnątrzzakładowych, korzystniejszych niż regu-

lacje kodeksowe, określających np. dobowy odpoczynek w wymiarze 12 godzin lub definicję dnia wolnego rozumianego jako 24 godziny po zakończeniu doby pracowniczej.

Spośród ujawnionych nieprawidłowości zaniepokojenie budzi skala naruszeń dotyczących zapewnienia dobowego i tygodniowego odpoczynku, jak również problemy z realizacją innych uprawnień związanych z zapewnieniem pracownikom czasu wolnego w odpowiednim wymiarze i terminie czy rekompensowaniem pracy w godzinach nadliczbowych. Wszystkie te uchybienia wskazują, że maszyniści pracowali w wymiarze wyższym niż wynikało to z obowiązujących przepisów, jak również, że za część tej pracy nie otrzymali należnego wynagrodzenia.

Na podstawie analizy porównawczej danych zawierających rozkłady czasu pracy maszynistów podejmujących dodatkowe zatrudnienie stwierdzono, że czas faktycznie przepracowany przez maszynistę w wielu przypadkach przekraczał normy czasu pracy określone w Kodeksie pracy. Stwierdzono także naruszanie prawa maszynisty do odpoczynku. Szczególnie jaskrawe przypadki to: prowadzenie pojazdu bez lub prawie bez przerwy w łącznym wymiarze do 24 godzin. W przypadku zleceniobiorców brak odpoczynku (który pracownikom gwarantują przepisy Kodeksu pracy o dobowym i tygodniowym odpoczynku, dniach wolnych czy urlopach) niewątpliwie ma istotny wpływ na sprawność psychofizyczną maszynistów.

Przedstawione wyniki kontroli wskazują, iż przepisy o czasie pracy są naruszane, choć w różnej skali, u prawie wszystkich przewoźników. Ponadto część maszynistów podejmuje dodatkowe zatrudnienie, którego wykonywanie powoduje faktyczne nierealizowanie prawa do wypoczynku. Jest to zjawisko niepokojące, mogące potencjalnie wywierać duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

W celu zapewnienia sprawnej realizacji zadań ustawowych Państwowej Inspekcji Pracy i Urzędu Transportu Kolejowego, w dniu 30 września 2011 r. zawarte zostało porozumienie dotyczące zasad współdziałania w zakresie nadzoru i kontroli przestrzegania przepisów prawa pracy, w tym bezpieczeństwa i higieny pracy. We wrześniu ub. r. odbyło się wspólne spotkanie szkoleniowe inspektorów obu urzędów w Ośrodku Szkolenia PIP we Wrocławiu, którego tematem było omówienie zasad wzajemnego wspomagania swoich działań w oparciu o uzupełniające się kompetencje PIP i UTK. Dalszy, planowany na dużą skalę rozwój sieci kolejowych, wymaga podjęcia dalszych kompleksowych działań nadzorczo-kontrolnych w zakresie bezpieczeństwa pracy oraz prawnej ochrony pracy, w szczególności czasu pracy maszynistów.

Bardzo pozytywnie oceniamy podejście PKP Polskie Linie Kolejowe do rzetelnego przygotowania wszystkich wykonawców i podwykonawców robót torowych do spełniania wymagań przepisów prawa, które w tym roku będą egzekwowane przez kontrolujących inspektorów pracy. Temu celowi służyło m.in. spotkanie szkoleniowe inspektorów PIP z służbami bhp PKP PLK w naszej siedzibie marcu br.

Dotychczasowe wyniki kontroli Państwowej Inspekcji Pracy wskazują na szereg rażących naruszeń przepisów prawa pracy oraz przepisów bhp. Rozwojowi transportu towarzyszą liczne zagrożenia wypadkowe i zdrowotne. Dlatego działania PIP w transporcie drogowym i kolejowym mają charakter długofalowy i będą polegały na:

* monitorowaniu czasu pracy kierowców (w tym w ramach Krajowej Strategii Kontroli) i maszynistów kolejowych,

* sprawdzaniu skuteczności środków podejmowanych przez pracodawców w celu ograniczania zagrożeń zawodowych,

* kontynuowaniu działalności prewencyjnej i promocyjnej służącej poprawie wiedzy pracodawców i pracowników o obowiązkach w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy – we współpracy ze wszystkimi partnerami instytucjonalnymi i społecznymi zaangażowanymi w poprawę bezpieczeństwa w transporcie.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie inspektorze.

Proszę pana Krzysztofa Dyla – prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o wprowadzenie do materiału przygotowanego przez UTK.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:

W imieniu Urzędu Transportu Kolejowego chciałbym serdecznie podziękować za zaproszenie do wzięcia udziału w konferencji „Bezpieczeństwo i higiena pracy w transporcie". Na wstępie pragnę podziękować pani poseł Izabeli Katarzynie Mrzygłockiej – przewodniczącej Rady Ochrony Pracy przy Sejmie RP za szczególną determinację w działaniach na rzecz poprawy warunków bezpieczeństwa osób pracujących i ochrony zdrowia w pracy. Proszę przyjąć moje życzenia pomyślności i wytrwałości w stałych i kompleksowych działaniach podejmowanych przez Radę w sferze poprawy warunków bezpieczeństwa osób pracujących.

Ta konferencja ma szczególny charakter. Odbywa się podczas uroczystej sesji Rady zwołanej w związku z obchodzonym w dniu dzisiejszym Międzynarodowym Dniem Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy i Chorób Zawodowych. Jako prezes instytucji, której działalność opiera się na dwóch filarach – bezpieczeństwo i regulacja rynku kolejowego szczególnie dziękuję za zaproszenie do udziału w dzisiejszym wydarzeniu.

Każdego roku w Polsce ok. 300 osób ginie na skutek wypadków przy pracy, kolejne 600 odnosi poważne obrażenia ciała naruszające podstawowe funkcje organizmu. Łączna liczba wypadków przy pracy w 2013 r. wyniosła 88 tys. Raporty Państwowej Inspekcji Pracy wskazują, że wśród najpoważniejszych przyczyn wypadków jest niewłaściwa organizacja pracy, brak przeszkolenia z zakresu zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zły stan zdrowia psychofizycznego pracowników wywołany zbyt długim i częstym przemęczeniem, nierzadko również zły stan infrastruktury technicznej urządzeń związanych z wykonywaniem pracy.

Dlatego szczególnie istotne są działania podejmowane przez Urząd Transportu Kolejowego, których rezultatem jest zapobieganie lub niwelowanie podstawowych przyczyn wypadków przy pracy. Są to działania dotyczące bezpośrednio personelu kolejowego – licencjonowania maszynistów, czy działania nadzorcze nad bezpiecznym zgodnym z wymogami prawa funkcjonowaniem sektora kolejowego. Podejmowanych jest również szereg działań pozaustawowych, np. działania edukacyjne adresowane do najmłodszych. Mówiono już dzisiaj jak one są istotne.

Polska kolej dogania Europę. Nakłady, jakie na modernizację infrastruktury przeznacza Unia Europejska są imponujące. Niemniej jednak istotny jest czynnik ludzki. Pracownik zmotywowany, wypoczęty, odpowiednio przygotowany merytorycznie jest nieodzowną częścią tej stale unowocześniającej się machiny. Dlatego uważam, że wyłącznie kompleksowe podejście do szeroko rozumianego bezpieczeństwa na kolei jest w stanie zapewnić sukces tej gałęzi transportu i zredukować do minimum groźbę ewentualnych sytuacji kryzysowych. Z satysfakcją zauważam, że przystąpienie Polski do struktur wspólnotowych zainicjowało szereg zmian w organizacji sektora kolejowego, w tym również zmian w podejściu do zapewnienia bezpieczeństwa w tym sektorze.

Szczegółowy zakres działań UTK w kwestiach związanych z bezpieczeństwem przedstawi pan wiceprezes Ignacy Góra.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie prezesie, szczególnie za miłe słowa skierowane do mnie i Rady Ochrony Pracy.

Proszę pana Ignacego Górę – wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego ds. techniki i bezpieczeństwa ruchu kolejowego o zaprezentowanie materiału pt. „Rola i zadania prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – poziom bezpieczeństwa krajowego systemu kolejowego w 2013 r."

Wiceprezes UTK ds. techniki i bezpieczeństwa ruchu kolejowego Ignacy Góra:

Zanim przejdę do statystyk, które zapewne państwa interesują i rzeczywiście potwierdzają pozytywną linię trendu polegającą na tym, że liczba odnotowanych wypadków, zwłaszcza w 2013 r. jest mniejsza niż w latach poprzednich – w sektorze transportu kolejowego ten trend jest również obserwowany – chciałbym krótko przedstawić zakres kompetencji prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w obszarze związanym z bezpieczeństwem.

Obejmuje on zadania Krajowej Władzy Bezpieczeństwa, Krajowego Regulatora Rynku Kolejowego oraz organu nadzorującego przestrzeganie praw pasażerów. Do zadań Krajowej Władzy Bezpieczeństwa należy: certyfikacja bezpieczeństwa oraz wydawanie świadectw bezpieczeństwa dla uczestników ruchu kolejowego, wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów i infrastruktury, zatwierdzanie dokumentacji i regulacji wewnętrznych, licencjonowanie maszynistów, rejestracja pojazdów kolejowych oraz monitorowanie poziomu bezpieczeństwa i realizacja działań nadzorczych w ww. obszarach.

Zadania Krajowego Regulatora Rynku Kolejowego wypełniane przez prezesa UTK obejmują licencjonowanie przedsiębiorstw kolejowych, nadzór nad poprawnością ustalania opłat oraz zatwierdzanie stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej, nadzór nad niedyskryminującym dostępem do infrastruktury dla przewoźników kolejowych, nadzór nad równoprawnym traktowaniem przewoźników przez zarządcę, opiniowanie projektów planów transportowych w zakresie przewozów pasażerskich oraz nadzór nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Natomiast do zadań prezesa UTK jako organu nadzorującego przestrzeganie praw pasażerów należy nadzór nad przestrzeganiem przepisów rozporządzenia 1371/2007/WE dotyczącego praw i obowiązków pasażerów ruchu kolejowym: kontrole, rozpatrywanie skarg, promowanie praw pasażerów.

Chciałbym zwrócić uwagę na dwie istotne kwestie. Po pierwsze – pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo sektora kolejowego zgodnie z art. 17 ustawy o transporcie kolejowym i art. 4 dyrektywy dotyczącej bezpieczeństwa spoczywa na przewoźnikach kolejowych, zarządcach infrastruktury kolejowej, podmiotach odpowiedzialnych za utrzymanie oraz producentach i podwykonawcach. Po drugie – przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej zobowiązani są do ustanowienia i wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz prowadzenia stałej identyfikacji zagrożeń i przyjmowania rozwiązań umożliwiających ich eliminację lub minimalizację.

Chciałbym podkreślić, że w zakresie kompetencji prezesa UTK znajdują się wyłącznie zdarzenia mające bezpośredni związek z ruchem pociągów, czyli z szeroko pojętą eksploatacją, która polega na utrzymaniu i obsłudze pojazdów. Oznacza to, że prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest organem właściwym w odniesieniu tylko do części zdarzeń związanych z bezpieczeństwem i higieną pracy w sektorze kolejowym. Zdarzenia kolejowe dzielą się na incydenty, wypadki i poważne wypadki. Zaliczamy do nich kolizje, wykolejenia, pojazdów kolejowych, wypadki z udziałem osób spowodowane przez tabor w ruchu oraz wypadki na przejazdach kolejowych.

Struktura zdarzeń kolejowych rejestrowanych przez prezesa UTK obejmuje dwa obszary. Pierwszy – to zdarzenia zależne od systemu kolejowego wynikające z niewłaściwych działań pracowników przedsiębiorstw kolejowych i ich podwykonawców oraz złego stanu technicznego pojazdów i urządzeń. Drugi – to zdarzenia niezależne od systemu kolejowego wynikające z działań osób nieupoważnionych znajdujących się na obszarze kolejowym, działań pasażerów (wskakiwanie i wyskakiwanie z pociągu w biegu) i działań użytkowników przejazdów kolejowych.

Liczba zdarzeń zależnych od systemu kolejowego w 2013 r. w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosła o ok. 7%. Wzrost liczby tych zdarzeń ma dwie przyczyny. Pierwsza – ma charakter pozytywny – to obniżenie liczby zdarzeń należących do kategorii: najechanie na osoby podczas przechodzenia przez tory oraz wypadki na przejazdach kolejowych. Druga – której nie można ocenić pozytywnie – to wzrost liczby wypadków wynikających z uszkodzenia lub złego stanu technicznego infrastruktury, uszkodzenia lub złego stanu technicznego pojazdu z napędem oraz przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu.

Prezentowany wykres ilustruje zdarzenia kolejowe z udziałem pracowników i personelu podwykonawców w latach 2011 – 2013. Chciałbym zwrócić uwagę na pozytywny trend obserwowany w tym okresie, mimo że w 2012 r. odnotowano 28 zdarzeń z udziałem pracowników.

Kolejna statystyka – która z pewnością najbardziej państwa interesuje – dotyczy pracowników poszkodowanych w zdarzeniach kolejowych w latach 2011 – 2013. Uwzględnia ona podział zdarzeń kolejowych na wypadki i poważne wypadki oraz incydenty,

a także podział poszkodowanych ze względu na odniesione obrażenia. Z prezentowanego wykresu wynika, że maleje liczba zdarzeń. 2012 r. był niekorzystny we wszystkich statystykach. Natomiast w 2013 r. następuje wyraźna poprawa. 19 pracowników kolejowych zostało poszkodowanych w tych zdarzeniach.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie prezesie.

Proszę pana Huberta Jednorowskiego – zastępcę dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego o zaprezentowanie materiału poświęconego działaniom Inspekcji Transportu Drogowego na rzecz bezpieczeństwa w transporcie drogowym w 2013 r.

Zastępca dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego Hubert Jednorowski:

Na wstępie chciałbym podziękować za zaproszenie i możliwość udziału w uroczystej sesji Rady Ochrony Pracy.

Inspekcja Transportu Drogowego została powołana w 2002 r. jako samodzielna, niezależna służba kontrolna. Jej zdaniem jest kontrola przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego oraz niezarobkowego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi.

Działalność na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym ITD realizuje poprzez prewencyjne kontrole drogowe obejmujące zagadnienia mające bezpośredni lub pośredni wpływ na stan bezpieczeństwa transportu drogowego. Swoje działania koncentruje na trzech głównych płaszczyznach – człowieku, pojeździe i drodze.

Inspekcja Transportu Drogowego prowadzi kontrole przestrzegania przepisów ruchu drogowego, kontrole dokumentów uprawniających dla kierowców pracujących w transporcie. Celem jej działań jest również ograniczanie liczby przemęczonych kierowców zawodowych uczestniczących w ruchu drogowym, eliminacja z ruchu nietrzeźwych kierowców, ograniczenie ryzyka przewozu towarów niebezpiecznych, eliminowanie z ruchu pojazdów niesprawnych technicznie, przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg. Inspekcja podejmuje także działania informacyjne dotyczące poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W ciągu dotychczasowej działalności Inspekcja Transportu Drogowego wykonała 1 mln 850 tys. kontroli drogowych w zakresie transportu drogowego (średnia roczna ok. 168 tys. kontroli). W latach 2005 – 2013 przeprowadziła prawie 16 tys. kontroli w siedzibach przedsiębiorców. Co roku staramy się zwiększać liczbę kontroli. W ubiegłym roku przeprowadzono ponad 230 tys. kontroli w zakresie transportu drogowego.

W efekcie tych kontroli zostało wydanych ponad 10 tys. decyzji o nałożeniu kary pieniężnej oraz ponad 30 tys. mandatów karnych za naruszenia przepisów ruchu drogowego. Na kierowców i zarządzających transportem nałożono ponad 47 tys. mandatów za naruszenie przepisów ustawy o transporcie drogowym. Skierowano blisko 600 wniosków do sądów grodzkich o ukaranie kierowców za naruszenia przepisów. Zatrzymano ponad 18,8 tys. dowodów rejestracyjnych niesprawnych technicznie pojazdów.

Inspektorzy prowadzą również kontrole w przedsiębiorstwach. W ubiegłym roku przeprowadzono 2351 kontroli w siedzibach przedsiębiorstw transportowych. W ich wyniku wydano 1856 decyzji.

Jeżeli chodzi o działania w obszarze „Bezpieczny człowiek”, to prowadzimy kontrole uprawnień kierowców zawodowych oraz kontrole kierujących pojazdami na zawartość w organizmie substancji zabronionych – alkoholu i narkotyków.

Inspekcja Transportu Drogowego prowadziła także kontrole w ramach Krajowej Strategii Kontroli na lata 2011 – 2012. Obecnie realizowana – przez wszystkie służby biorące udział w działaniach z zakresu kontroli czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku – Krajowa Strategia Kontroli na lata 2013 – 2014 przewiduje kontrolę łącznie przez dwa lata po 3 453 511 dni pracy kierowców podczas kontroli drogowych oraz w przedsiębiorstwach, co daje łącznie do skontrolowania 6 907 022 dni pracy kierowców. Ok. 67% kontroli planowanych w Krajowej Strategii Kontroli na lata 2013 – 2014 przypada na Inspekcję Transportu Drogowego, 14% – zrealizuje Państwowa

Inspekcja Pracy, 9% – przeprowadzi Policja, po 5% – Służba Celna i Straż Graniczna. Nastąpił wzrost udziału Inspekcji Transportu Drogowego w kontrolach realizowanych w ramach Krajowej Strategii Kontroli na lata 2013 – 2014 o 7% w stosunku do poprzednio realizowanej strategii. Ponadto wspomniany dokument przewiduje wzrost liczby dni pracy kierowców do kontroli o 5,1% ze względu zwiększoną liczbę pojazdów zarejestrowanych w transporcie.

Chciałbym teraz przedstawić strukturę naruszeń ujawnianych w trakcie kontroli. Jeśli chodzi o kontrole drogowe, to ok. 55% stwierdzonych naruszeń dotyczy nieprzestrzegania norm czasu prowadzenia pojazdów, ok. 30% stanowią naruszenia związane z nieprawidłowym użytkowaniem urządzeń rejestrujących, czyli tachografów samochodowych. W przypadku kontroli w przedsiębiorstwach, blisko 70% stwierdzonych naruszeń dotyczy nieprawidłowego użytkowania tachografu, natomiast ok. 30% wiąże się z nieprzestrzeganiem przepisów w zakresie norm czasu prowadzenia pojazdów.

Najczęściej stwierdzane naruszenia polegają na nieprawidłowym odbieraniu przez kierowców czasu odpoczynku dziennego, braku wymaganych przerw w jeździe, a także wydłużaniu czasu jazdy w ciągu dnia.

Naruszenia związane ze stosowaniem urządzeń rejestrujących najczęściej dotyczą nieprawidłowego używania wykresówek i tachografu. W ubiegłym roku odnotowaliśmy również 650 przypadków fałszowania zapisów urządzenia rejestrującego.

Do zadań Inspekcji Transportu Drogowego należy także kontrola przestrzegania czasu pracy kierowców nie będących pracownikami. Chodzi o osoby samodzielnie prowadzące działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego i osoby zatrudnione na podstawie umów innych niż umowa o pracę. W ubiegłym roku skontrolowaliśmy 569 kierowców osobiście wykonujących działalność transportową i 138 kierowców zatrudnionych na podstawie umów cywilnoprawnych.

Przechodzę do działań w obszarze „Bezpieczny pojazd". W 2013 r. skontrolowaliśmy ok. 23,5 tys. pojazdów przewożących towary niebezpieczne. W ramach tych kontroli sprawdza się zarówno pojazd, jego przygotowanie do przewozu towarów niebezpiecznych, jak i wyposażenie kierowcy w odpowiednie instrukcje awaryjne oraz dokumentację wymaganą przy przewozie towarów niebezpiecznych. W trakcie ubiegłorocznych kontroli zatrzymano blisko 19 tys. dowodów rejestracyjnych niesprawnych technicznie pojazdów.

Działania Inspekcji Transportu Drogowego w obszarze „Bezpieczna droga" polegają na kontroli wymiarów masy i nacisków osi pojazdów. W ubiegłym roku skontrolowano w tym zakresie blisko 29 tys. pojazdów. Stwierdzono ponad 2,6 tys. naruszeń. Wydano 2738 decyzji o nałożeniu kary za ujawnione przekroczenia oraz nałożono 2463 mandaty na kierowców.

Inspekcja Transportu Drogowego współpracuje również z innymi służbami, szczególnie z Policją. W ubiegłym roku inspektorzy ITD brali udział wspólnie z Policją w akcjach „Alkohol i narkotyki", „Bezpieczny weekend", „BUS", „Pasy", Prędkość", „Truck" i „Bezpieczna droga do szkoły". Uczestniczyli również w działaniach na międzynarodowej drodze E-30. Ogółem uczestniczyli w 33 takich akcjach. Skontrolowali blisko 7,5 tys. pojazdów. Stwierdzono naruszania w przypadku ponad 2,1 tys. pojazdów.

Działalność ITD w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym to także działalność informacyjna. W ubiegłym roku Główny Inspektorat Transportu Drogowego objął patronatem 16 akcji i inicjatyw ukierunkowanych na szerzenie wiedzy w zakresie transportu drogowego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z najważniejszych chciałbym wymienić inicjatywę PKP Polskich Linii Kolejowych SA „Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj", następnie „Bezpieczeństwo i mobilność dla wszystkich" oraz prowadzoną w ramach Szkoły Ekonomicznej Jazdy inicjatywę mającą na celu poprawę stylu jazdy kierowców.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego brał udział w wielu targach międzynarodowych oraz seminariach i konferencjach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie dyrektorze.

Proszę pana młodszego inspektora Armanda Koniecznego z Komendy Głównej Policji o przedstawienie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i higieny pracy w transporcie.

Przedstawiciel Komendy Głównej Policji młodszy inspektor Armand Konieczny:
Cieszę się, że przedstawiciel policji uczestniczy w dzisiejszej konferencji. Bowiem policja od wielu lat zajmuje się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Na bezpieczeństwo ruchu drogowego patrzymy przez pryzmat różnego rodzaju kategorii jego uczestników. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że nie prowadzimy statystyk w zakresie wypadków drogowych, które zdarzyły się w trakcie wykonywania pracy i ofiar tych wypadków. Być może trzeba będzie zmierzyć się z tą kwestią, żeby oszacować ryzyko związane z wykonywaniem czynności zawodowych i obowiązków służbowych w ruchu drogowym.

W ubiegłym roku kierowcy samochodów ciężarowych uczestniczyli w ok. 12% wypadków drogowych, kierowcy autobusów – w 3,5% wypadków. To oznacza ponad 15% wypadków drogowych, w których uczestniczyły osoby wykonujące w tym czasie swoje czynności zawodowe. Do tego można byłoby dodać kierowców taksówek. Ale też jest pewna „ciemna” liczba osób, które kierują samochodami osobowymi, a również wykonują obowiązki służbowe. Sądzę, że można byłoby zaryzykować stwierdzenie, że ok. 20% osób, które uczestniczyły w wypadkach drogowych to osoby, które wykonywały pracę. Można by powiedzieć, że co piąty uczestnik wypadku drogowego to pracownik. Chyba tyle mógłbym powiedzieć na temat bezpieczeństwa na drodze, jeżeli chodzi o pracowników. Na chwilę obecną nie jestem w stanie – jak uzasadniłem – podać jakichś liczb.

Chciałbym podkreślić, że bezpieczeństwo ruchu drogowego od wielu lat poprawia się. Zmniejsza się liczba wypadków drogowych. Na początku lat dziewięćdziesiątych w Polsce w ciągu zaledwie jednego roku zginęło prawie 8 tys. osób. W ubiegłym roku odnotowano 3357 ofiar śmiertelnych. To za dużo. Niemniej jednak spadek liczby ofiar śmiertelnych świadczy o poprawie stanu bezpieczeństwa na drogach. W ciągu ostatnich 4 lat liczba wypadków zmniejszyła się o 20%, liczba osób zabitych o 28% oraz liczba osób rannych o 22%. Zatem stan bezpieczeństwa na drogach poprawia się, również jeżeli chodzi o bezpieczeństwo pracowników.

Jeszcze jedna refleksja. Pamiętam czasy, kiedy np. kierowca wykonujący transport drogowy był pozostawiony samemu sobie. Zdarzały się przypadki, kiedy kierowca samochodu ciężarowego zatrzymywał się koło policjanta ruchu drogowego i mówił mu, że nie chce już jeździć tym pojazdem. Szczegółowa kontrola wykazywała, że ten samochód nigdy nie powinien znaleźć się na drodze. Cieszyłem się, gdy zostały wprowadzone przepisy umożliwiające nie tylko dyscyplinowanie kierowcy, ale też egzekwowanie odpowiedzialności od jego pracodawcy.

Obecnie mamy przepisy chociażby o czasie pracy, co pozwala kierowcom w sposób bezpieczny i bardziej godny wykonywać swój zawód. Oczywiście, odnotowujemy miliony naruszeń w tym obszarze, ale tak czy inaczej na pewno idzie ku lepszemu, również za sprawą policji, bo jak wspominał kolega z Inspekcji Transportu Drogowego, policja nigdy nie zaprzestała kontroli również transportu drogowego. My również kontrolujemy setki tysięcy – nie chcę przytaczać liczb – pojazdów. Co ważne – kontrolujemy także stan techniczny, ujawniając wiele usterek. W ostatnim czasie wyłączyliśmy z ruchu 4 tys. pojazdów. Ich stan techniczny uniemożliwiał dalsze uczestnictwo w ruchu drogowym.

Chciałbym jeszcze raz serdecznie podziękować za zaproszenie i obiecać, że być może kiedyś zmierzymy się – w ramach współpracy – z problematyką wypadków drogowych, w których uczestniczyły osoby wykonujące swój zawód kierując pojazdem.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:
Dziękuję, panie inspektorze. Na pewno zmierzymy się.

Rozpoczynamy dyskusję.

Proszę o zabranie głosu panią prof. Danutę Koradecka – dyrektor Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego, wiceprzewodniczącą Rady Ochrony Pracy.

Dyrektor Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego, zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Danuta Koradecka:
W tym roku Dzień Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy i Chorób Zawodowych poświęcony został szeroko rozumianemu transportowi. Z wcześniejszych wystąpień zarówno

ministrów, jak i przedstawicieli organów kontroli wynika zrozumienie problemu. Podjęto szereg działań. W latach 2005 – 2010 3,5 tys. kierowców transportu ciężarowego i 2 tys. kierowców transportu publicznego uległo wypadkom. Zatem ok. 5,5 kierowców uległo wypadkom w czasie pełnienia pracy. To bardzo dużo.

Z analiz, które prowadziliśmy w Instytucie na podstawie danych statystycznych i protokołów powypadkowych, wynika, że zawód kierowcy jest najbardziej niebezpiecznym zawodem. Wyprzedza pod względem liczby wypadków zarówno budowlanych, jak i górników. Zatem mamy do czynienia z grupą, w której wypadkowość jest wysoka. W latach 2005 – 2010 zginęło 430 osób. Czyli na 6 wypadków śmiertelnych jeden to wypadek kierowcy, przede wszystkim samochodu ciężarowego.

Druga kwestia dotyczy niezdolności do pracy. Jej czas jest w tej grupie o 20% dłuższy niż w innych grupach zawodowych. To też świadczy o rodzaju wypadku. Skutkuje kosztami nie tylko dla Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, ale także dla poszkodowanego i jego rodziny.

Zawód kierowcy to niebezpieczna praca. Niepokojące jest naruszanie przepisów o czasie i warunkach pracy nie tylko przez kierowców. Okazuje się, że dwukrotnie częściej pracodawca narusza je, wymuszają wykonanie transportu w czasie, który nie mieści się w godzinach sprawności psychofizycznej pracownika. Zatem duża odpowiedzialność obciąża pracodawców.

Nie rozwiążemy tego problemu przez dalsze restrykcyjne przepisy, kary czy kontrole. Jedyną drogą jest tworzenie kultury bezpieczeństwa czy – jak powiedziała pani przewodnicząca – mody na bezpieczeństwo. Bezpieczeństwo wciąż nie jest *trendy*. Młodzi ludzie nie myślą o tym.

Chciałabym też wspomnieć o pewnych optymistycznych efektach. Mieliśmy możliwość prowadzenia projektu w grupie pracowników transportu miejskiego w Warszawie. To było kilkuset kierowców autobusów i tramwajów. Kontaktowaliśmy się także z przełożonymi i nadzorem. Muszę powiedzieć, że efekty po dwóch latach były zauważalne. Zmniejszyła się liczba zachowań niebezpiecznych, agresywnych, wzrosła liczba zachowań świadczących o pewnej empatii. W zespole powstała atmosfera wzajemnej pomocy i wsparcia. Trzeba dać szansę, aby takich sytuacji było więcej. To możliwe. Trzeba się tylko na to odważyć, poświęcić trochę czasu. To nie są kosztowne działania. Nie wiążą się z inwestycjami. To po prostu działanie z człowiekiem, które zawsze daje najlepsze efekty.

Na konieczność przestrzegania tych zasad zwracano uwagę od wieków. W II wieku naszej ery Marek Aureliusz pisał: „W każdej chwili usilnie dbaj o to, aby twoja praca była wolna od wszelkiej nierozwagi i rażącej niezgody z nakazami rozumu". Należy też wspomnieć o współczesnej encyklice papieża Jana Pawła II *Laborem exercens,* zawierającej głęboko humanistyczne treści.

Udział czynnika ludzkiego w wypadkach przy pracy to nie tylko niewłaściwe zachowania. Należy pamiętać o organizacji pracy, projektowaniu maszyn i narzędzi. To też czynnik ludzki. Należy budować kulturę bezpieczeństwa i dobrą organizację pracy. Myślę, że mamy na to szansę.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, pani profesor.

Proszę o zabranie głosu pana Zbigniewa Żurka – wiceprezesa Business Centre Club, wiceprzewodniczącego Rady Ochrony Pracy.

Wiceprezes Business Centre Club, zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Zbigniew Żurek:

Pani profesor nawiązała do międzynarodowego charakteru dzisiejszego dnia. Bowiem trzeba przypomnieć, że obchodzimy dzisiaj Międzynarodowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy i Chorób Zawodowych. Chciałbym również przypomnieć przez chwilę ten międzynarodowy aspekt, ale może nie do końca optymistycznie. Będziemy w tej sali ok. 3 godzin. Czy wiecie państwo, ile w tym czasie zginie osób na świecie w wypadkach przy pracy? Ok. 120. Proste obliczenie. Rocznie zdarza się na świecie ok. 270 mln wypadków przy pracy. Ginie w nich ok. 350 tys. osób. Wynik dzielenia daje ok. 42 osób na godzinę, czyli ok. 120 osób zginie w czasie naszej konferencji. To pokazuje powagę zagadnienia.

W tym samym czasie zginie ponad trzykrotnie więcej osób w wypadkach drogowych. Oczywiście, nie są to wszystkie wypadki drogowe, lecz tylko wypadki drogowe związane z wykonywaniem pracy.

Kilka uwag jeśli chodzi o bezpieczeństwo pracy na drodze. Główny bohater filmu Claude'a Leloucha „Kobieta i mężczyzna", kierowca rajdowy, mówi: jeżeli masz wziąć zakręt 140 km/h, a pojedziesz 139 km/h – przegrasz wyścig, pojedziesz 141 km/h – wypadniesz z trasy i przegrasz życie. Jaki to ma związek z dzisiejszym dniem? W bardzo wielu miejscach na naszych drogach – każdy z państwa będąc kierowcą mógłby zapewne pokazać dziesiątki takich miejsc – stoi znak drogowy z dozwoloną prędkością 40 km/h, a można jechać 80 km/h. Co dzieje się? Kierowcy jeżdżą na pamięć i tracą zaufanie do znaków drogowych. Zdarzają się również przypadki odwrotne. Znam ich dziesiątki. Jest znak 80 km/h, albo nie ma żadnego znaku, a trzeba pojechać 30 km/h albo 40 km/h, dlatego że zakręt jest źle profilowany itp.

Dlaczego o tym mówię? Jak to się ma do bezpieczeństwa jazdy na drodze? Trzeba pamiętać, że twierdzenie, iż nie zaszkodzi jechać wolniej, bo będzie bezpieczniej nie do końca jest prawdziwe. Im wolniej się jedzie, tym dłużej. Niekiedy to jazda mniej bezpieczna. Chciałbym poruszyć kwestię filozofii urzędnika, który wydaje decyzje dotyczące prędkości na drodze. Można ją określić jako filozofię asekuranctwa. Postawię znak 40 km/h, 30 km/h może 20 km/h nic się nie stanie, ludzie będą tam jeździć wolniej, można będzie kasować mandaty. Natomiast jeśli postawię inny znak i ktoś pojedzie za szybko, to będę miał kłopoty.

Dlaczego o tym mówię? Bo to szersza filozofia urzędnicza dotycząca nie tylko dróg. W ten sam sposób postępuje urzędnik skarbowy, który mówi: na wszelki wypadek ukarzę tego podatnika – nie tylko przedsiębiorcę czy pracodawcę – bo jak go ukarzę, a później zwróci mu się pieniądze, to mi się nic nie stanie. A jak go nie ukarzę, a powinienem go ukarać, to mogę mieć kłopoty. To dygresja.

Wracając do bezpieczeństwa na drogach: otóż, ostatnio obserwuje się plagę wyklejania w miejscach robót drogowych żółtych znaków, które pokazują tymczasową organizację ruchu. Na żółtych znakach przyklejane są bardzo często krzyżyki, które wskazują, że żółty znak będzie obowiązywał, ale na razie jeszcze nie obowiązuje. Przychodzi deszcz i tych krzyżyków nie widać. Jeden kierowca jeździ na pamięć, bo wie jak jechać po żółtych znakach. Drugi jedzie tak, jak mu się wydaje. Bardzo szybko może dość do wypadku.

Ostatnia rzecz, którą chciałem poruszyć dotyczy kolejnictwa. Czytałem materiały. Są interesujące. Nie mówiłbym o tym, gdyby nie to, że wczoraj poszedłem na spacer nad Wisłę. Przechodziłem pod mostem kolejowym, pod którym przechodziły setki bawiących się młodych ludzi, była dobra pogoda. Na górze pracowali robotnicy. Spadające iskry od spawania wskazywały gdzie pracują. Nie można było przejść. Teren nie był wygrodzony. To taki donos. Obiecywałem, że nie będę optymistyczny.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie prezesie.

Proszę o zabranie głosu pana Tadeusza Chwałkę – przewodniczącego Forum Związków Zawodowych.

Przewodniczący Forum Związków Zawodowych Tadeusz Chwałka:

Międzynarodowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy oraz Chorób Zawodowych – jak co roku – przypomina wszystkim, że takie zagrożenie jest realne dla każdego z nas. Mimo działań podejmowanych przez instytucje rządowe czy organy kontrolne, nadal zbyt wielu Polaków traci zdrowie i życie w pracy. Nie pomagają prośby i apele. Nie pomagają kary nakładane na pracodawców za zaniedbania w kwestii bezpieczeństwa zatrudnionych.

Spośród wypadków przy pracy badanych przez Państwową Inspekcję Pracy, szósta część to wypadki śmiertelne, a w niemal połowie poszkodowani doznają ciężkich obrażeń ciała. Wypadkom najczęściej ulegają osoby, których staż pracy nie przekracza roku. Błędy leżą także po stronie pracodawców, którzy zbyt często dopuszczają do pracy osoby nieprzygotowane, bez odpowiedniego przeszkolenia.

Ale jak ma być inaczej, skoro np. Polacy do 25. roku życia zmieniają pracodawcę średnio co 14 miesięcy. Nie są w stanie wytrzymać warunków, w których wykonują pracę 12-14 dni z rzędu, średnio po 10 godzin na dobę. Są rozliczani z sekundowych spóźnień, odlicza się im od godzin pracy czas na skorzystanie z toalety. Nazywają to „firmowym Auschwitz", co już samo w sobie powinno postawić w stan najwyższej gotowości instytucje zajmujące się ochroną i bezpieczeństwem pracy.

Jak ma być inaczej, gdy co drugi młody człowiek w wieku 19-34 lata nie ma pracy, a co piąty w wieku 18-35 lat jest zatrudniony na umowę zlecenie lub o dzieło. Te zatrważające dane z raportu „Finansowy portret młodych" można jeszcze uzupełnić o zarobki, z których na życie, po zrealizowaniu niezbędnych opłat, pozostaje niecałe 600 zł.

Inną z poważniejszych przyczyn wypadków, jak wynika z kontroli Państwowej Inspekcji Pracy, jest przemęczenie i praca w nadgodzinach. Jak ma być inaczej, skoro w grupie osób w wieku 50+ wypadnięcie z rynku pracy oznacza w najlepszym wypadku tzw. długotrwałe bezrobocie, a liczba osób w tej grupie wiekowej, pozostających bez pracy, rosła w ubiegłym roku trzykrotnie szybciej niż tych młodszych. W takich warunkach zagrożenie utratą pracy przeważa nad zdrowym rozsądkiem.

Nie może być jednak inaczej na bezdusznym rynku pracy, skoro pracodawcy mogą korzystać ze stale poszerzającej się gamy elastycznych form zatrudnienia, z przeforsowanych w ubiegłym roku przez rząd zmian w Kodeksie pracy, przewidujących chociażby wydłużenie okresów rozliczeniowych, czy z tzw. nowej ustawy antykryzysowej. Jakby tego było mało, pracodawcy proponują odejście od informowania związków zawodowych o przyczynach zwolnienia. Proponują, by sądy nie przywracały niesłusznie zwolnionych do pracy, a jedynie wypłacały im odszkodowanie. Chcą likwidacji okresu ochronnego przed emeryturą. W takiej sytuacji pracownik nie walczy o przyzwoite, bezpieczne warunki pracy, ale o przetrwanie.

Tegoroczne obchody Światowego Dnia Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy dedykowane są branży transportowej. I słusznie, bo jeżeli co roku w Unii Europejskiej w wypadkach w miejscu pracy ginie ok. 5,5 tys. osób, z czego aż   z nich ma związek z właśnie z transportem. Są to wypadki specyficzne, bo zazwyczaj w zdarzeniu biorą udział osoby przypadkowe, a okoliczności są bardzo złożone.

Wszyscy znamy przykłady tramwajów czy autobusów miejskich spadających z wiaduktów z powodu zasłabnięcia kierowcy. Znamy liczne przykłady busów, których kierowcy zasypiają na prostej drodze, maszynistów pracujących jednocześnie na umowę o pracę i dodatkowo – po godzinach – na zlecenie, żeby przeżyć. Znamy 60-letnich kierowców TIR-ów, którzy jadą dzień i noc, bo muszą zarobić na życie, pracując choćby na zlecenie.

Bo jak ma być inaczej, skoro część tych pracowników utraciła status pracujących w szczególnych warunkach, skoro wiek emerytalny wydłużono do 67 roku życia, skoro oficjalne bezrobocie przekroczyło 13,5%, a faktyczne – uwzględniające ponad dwumilionową emigrację i osoby, które nie rejestrują się w urzędach pracy – jest dwukrotnie wyższe.

Światowy Dzień Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy stanowi również okazję do kolejnej analizy przyczyn, zastanawiania się co uczynić, by wypadków, szczególnie tych tragicznych było jak najmniej. Przy tej okazji zawsze warto przypominać, że tylko wspólne działania zarządów firm i pracowników mogą stworzyć solidne i trwałe podstawy do zagwarantowania bezpieczeństwa w miejscu pracy. Rosnące zatrudnienie pracowników tymczasowych, częste rotacje ludzi bez odpowiedniego doświadczenia, starzejące się społeczeństwo, które musi pracować dłużej – to czynniki powodujące wzrost ryzyka, zmuszające obie strony stosunku pracy, ale także rząd, do podejmowania działań ograniczających społeczne koszty tych zjawisk.

Oczywiste wydaje się, że polscy przedsiębiorcy powinni zrozumieć, iż bezpieczeństwo pracy musi być zapisane w misji i wizji firmy. Konieczne jest zrozumienie, że bezpieczeństwo nie jest kosztem, lecz inwestycją, gdyż jego poprawa prowadzi do wzrostu wyników finansowych firmy. Uwzględnienie bezpieczeństwa w strategii firmy umożliwi jej osiągnięcie wzrostu w sferach i ludzkiej, i finansowej.

Właśnie szczególnie w obecnej – trudnej, kryzysowej sytuacji na rynku, pracodawca musi zmienić podejście do pracownika. Zmiana kultury organizacji pracy, tak dalekiej

w Polsce od standardów europejskich – mimo naszego dziesięcioletniego członkostwa w UE – jest kluczem do poprawy bezpieczeństwa pracy w transporcie i we wszystkich innych gałęziach gospodarki. Warto w tym miejscu przypomnieć, że nowa strategia Unii Europejskiej na lata 2013 – 2020 uznaje za priorytet zmniejszenie narażenia ludzi na szkodliwe warunki i stres w pracy.

Jeżeli jednak jedyną wartością, na którą zwraca się uwagę, jest zysk, to oczywistą konsekwencją takiego stanu rzeczy będzie pogorszenie warunków pracy. Traktowanie pracownika jak trybu w maszynie, bez oglądania się na jego potrzeby, może nawet słabości, oddala perspektywę pracy jako miejsca realizacji pracownika, a sprowadza ją jedynie do wartości rynkowej. Niestety, w Polsce wartość pracy jest żałośnie niska, zatem podejmuje ją każdy, godząc się na potencjalne zagrożenia.

Niezbędna jest zmiana mentalności pracodawców – godzenie konieczności ekonomicznych z bezpieczeństwem pracy. Nie zmienią tego same przepisy, czy nawet najsurowsze kontrole, choć te mogą zmusić do pożądanych działań. Właściciele firm, ich menadżerowie muszą przyznać, że tylko ten pracownik, który czuje się bezpieczny zarówno pod względem faktycznym, jak i socjalnym, jest też odpowiedzialny i lojalny. Jego bezpieczeństwo to inwestycja na przyszłość, a nie niepotrzebny wydatek.

Forum Związków Zawodowych nie może nie zauważyć, że problem wypadków przy pracy jest ściśle powiązany z innymi gałęziami funkcjonowania państwa i społeczeństwa, jak służba zdrowia, edukacja, polityka senioralna czy wymiar sprawiedliwości. W tych wszystkich dziedzinach niezbędny jest nie tylko udział i współpraca służb, organizacji i instytucji, działających w sferze ochrony pracy, rządu i parlamentu, ale również konsultacje społeczne, aktywny dialog przedstawicieli rządu, pracodawców i pracowników dla wspólnego wypracowania jak najlepszych rozwiązań chroniących bezpieczeństwo pracy, chociażby na kolei czy w transporcie drogowym, których problemy, podobnie jak innych grup pracowników, są szczególnie dobrze znane związkom zawodowym.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Proszę o zabranie głosu pana Leszka Miętka – przewodniczącego Branży Transport Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, przewodniczącego Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych.

Przewodniczący Branży Transport OPZZ, przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych Leszek Miętek:

Bardzo cieszę się, że mogłem skorzystać z zaproszenia i wziąć udział w konferencji zorganizowanej z okazji Światowego Dnia Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy. Bardzo cieszę się, że jest ona poświęcona bezpieczeństwu i higienie pracy w transporcie. Usłyszeliśmy dzisiaj wiele danych statystycznych. Mówiono o działaniach poszczególnych instytucji powołane do dbania o kwestie bezpieczeństwa. Mówiliśmy o traktowaniu kwestii bezpieczeństwa przez pracowników. Wskazywaliśmy, że dzisiejsze święto jest dość smutne, bo odnosi się do wielu tragedii ludzkich. Wiele naszych koleżanek i kolegów, którzy poszli do pracy, aby zarobić na utrzymanie rodziny, nie wróciło do domów. Można byłoby mówić jeszcze godzinami, przytaczając dane statystyczne i wszystko, co robimy.

Ale dane statystyczne dowodzą, że jest jeszcze wiele do zrobienia. Korzystając z obecności w polskim parlamencie chciałbym zwrócić uwagę na kwestie systemowe i ustawowe w obszarze regulacji dotyczących bezpieczeństwa pracy. Pani przewodnicząca zachciała powiedzieć, że jest moda na bezpieczeństwo. Ja powiem, że może moda jest, ale ona jest strasznie droga i przegrywa z traktowaniem przez wielu przedsiębiorców kwestii bezpieczeństwa pracy jako taniego źródła zdobywania przewag konkurencyjnych. Niestety, poprzez chodzenie na skróty, brak wyobraźni o skutkach takich działań, niektóre firmy zdobywają przewagi konkurencyjne.

Zapewne nie można wszystkiego regulować prawnie i kontrolować. Ale w Polsce wyspecjalizowaliśmy się w obchodzeniu prawa. Mówiono dzisiaj wielokrotnie o łamaniu czy naginaniu przepisów. Ale najgorsze jest to, że w warunkach polskich wiele tego typu nieprawidłowości dokonuje się zgodnie z prawem. Stąd mój apel do parlamentarzystów o pilne regulacje prawne związane z bezpieczeństwem. Chciałbym z tej mównicy podzię-

kować pani minister odpowiedzialnej za transport, że miała odwagę i pilnie uregulowała kwestię chociażby szkolenia maszynistów. Bo, niestety, w Polsce zgodnie z prawem jeszcze do marca br. w majestacie prawa można było uprawiać terroryzm kolejowy, zatrudniając ludzi z ulicy i po trzymiesięcznym przeszkoleniu kazać prowadzić pociąg. Według kolejarzy, którzy znają tę materię, to terroryzm kolejowy, dokonywany zgodnie z prawem. Urząd Transportu Kolejowego nie miał żadnych możliwości zablokowania tego procederu. Takich maszynistów trzymiesięcznych posadzi się za nastawnik. On może znać instrukcje, przepisy, sygnalizację, ale, gdy dojdzie do traumatycznego przeżycia, wypadku i katastrofy, to taki człowiek usiądzie w kącie lokomotywy i będzie płakał, a nie myślał o zabezpieczeniu sąsiedniego toru.

Nasi pracodawcy wyspecjalizowali się również w omijaniu kwestii związanych z czasem pracy. To wymaga regulacji. Stąd mój drugi apel do parlamentarzystów o pilne podjęcie prac legislacyjnych nad ustawą o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynisty. Obecnie wielu pracodawców zgodnie z prawem zatrudnia maszynistów w czasie 12 godzin, bo to jest dopuszczalne, ale wielu elementów czasu pracy nie zalicza do czasu pracy. Czas dojazdu do pociągu i czas powrotu nie jest zaliczany do czasu pracy, jest traktowany jak wypoczynek. I zgodnie z prawem ten maszynista jest wypoczęty. A on praktycznie nie dotarł do domu, albo do miejsca swojego zatrudnienia.

Mamy nieszczelny system, brak centralnego rejestru maszynistów. Stąd wszyscy przechodzą do porządku dziennego, że pracuje się na wiele etatów. Jeszcze nie tak dawno modne było to, że ktoś pracował na normalny etat, kazano mu założyć jednoosobową spółkę i potem zatrudnił się w tej samej firmie. Tego typu zjawiska są powszechne. Wymagają uregulowania.

Uregulowania prawnego wymagają nie tylko kwestie czynnika ludzkiego. W kwestiach bezpieczeństwa ruchu kolejowego dostrzegamy chodzenie na skróty, gdy chodzi o tabor czy infrastrukturę. To nie tak, że sprzęt im starszy tym lepszy, jak wino. Znamy przypadki, kiedy starszy tabor jest coraz rzadziej przeglądany. Nie chcę mówić o konkretnych typach pojazdów, bo to uroczysta sesja, ale jeśli spotkamy się kiedyś roboczo, możemy mówić o konkretach. Nie może być tak, że nowy tabor jest przeglądany co 24 godziny, a jak ma 30 lat, to można go przeglądać raz w tygodniu albo rzadziej. Tego typu zjawiska są powszechne. To jest związane z takimi, a nie innymi regulacjami prawnymi.

Wiele sygnałów płynie z naszej strony w kierunku Unii Europejskiej. Bo wiele od lat wypracowanych standardów bezpieczeństwa, chociażby na kolei zostało zepsutych przez dyrektywy Unii Europejskiej.

Jeżeli chcemy mówić o bezpiecznej pracy, to musi być ona wykonywana przez pracowników świadomych. A jak może być wykonywana przez pracowników świadomych, gdy liczą się tylko przetargi i za godzinę pracy pracownika płaci się praktycznie 1zł? Są podwykonawcy, którzy wchodzą na tory. Maszynista prowadząc pociąg, goni koparkę, która jedzie po torach. A nasi pracodawcy schowani za stosami procedur mogą powiedzieć, że przecież maszynista miał w rozkazie pisemnym napisane, że musi zwolnić do 20 km/h, chociaż nie było oznakowania, to powinien był zwolnić. Ale on jest sam w lokomotywie, otrzymuje bardzo długi rozkaz, a wskaźników na ograniczenie prędkości nie ma. Tak samo jest z dyżurnymi ruchu, którym dodaje się coraz więcej obowiązków, toromistrzami i innymi.

Proszę zwrócić uwagę na porażające raporty, które ukazały się w ubiegłym roku. Mam na myśli raporty NIK i Państwowej Inspekcji Pracy. W tych dokumentach mówi się o tych zjawiskach. Trzeba podjąć działania, które je ukrócą. Należy zastanowić się, czy są instytucje przygotowane do kontroli tak bardzo zliberalizowanego rynku transportowego. Obawiam się, że nie.

Zwracam uwagę, że niemiecki urząd zajmujący się bezpieczeństwem na kolei zatrudnia ponad dziesięciokrotnie więcej pracowników niż polski Urząd Transportu Kolejowego. Jeżeli rozmawiamy o kontroli i przestrzeganiu przepisów, to należy też wspomnieć o sankcjach. Sankcją dla danego pracodawcy nie jest mandat w wysokości 1 tys. zł czy nawet 3 tys. zł. Z drugiej strony, dopuszcza się sytuacje, kiedy przewoźnik kolejowy, który ma 4 lokomotywy i siedzibę na południu, uruchamia przewozy na terenie całej Polski. Nie posiada żadnych struktur, czyli z założenia będzie łamał ustawę o czasie pracy.

Mówiłem o starym taborze i nowym taborze. Proszę zwrócić uwagę, jak liberalne są dzisiaj przepisy dopuszczające tabor do ruchu. Jaki to ma wpływ na bezpieczeństwo, na przygotowanie pracownika?

Na koniec chciałbym zwrócić uwagę na bardzo poważną kwestię. Jeżeli chcemy mieć pracowników, którzy pracują bezpiecznie, to oprócz elementów, o których mówiłem, ci pracownicy muszą być świadomi. Trzeba uruchomić szkolnictwo zawodowe, które będzie przygotowywało młodych ludzi do zawodu. Wróćmy do szkolnictwa zawodowego. Jeżeli mówimy o ludziach przygotowanych do zawodu, oni muszą wiedzieć, na czym ten zawód polega. Stąd mój trzeci apel do parlamentarzystów – o zwrócenie uwagi na szkolnictwo zawodowe przygotowujące kadry do wykonywania bezpiecznie pracy.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Proszę o zabranie głosu pana Stanisława Stolorza – zastępcę przewodniczącego Forum Związków Zawodowych, wiceprzewodniczącego Rady Ochrony Pracy.

Zastępca przewodniczącego Forum Związków Zawodowych, zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Stanisław Stolorz:

Spotykamy się dzisiaj w dniu szczególnym – w ramach obchodów Międzynarodowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy i Chorób Zawodowych. Poznaliśmy wiele danych statystycznych. Usłyszeliśmy wiele deklaracji wdrożenia zmian i postanowień – będzie lepiej! Jestem kolejarzem. Od dawna słyszę te słowa. Każdy z zebranych na tej sali już o tym słyszał. Ale co z tego wynika?

Nie jest tak, że każdy poszkodowany jest tylko liczbą w raportach, punktem procentowym w statystykach. To konkretna osoba posiadająca imię i nazwisko. Nie możemy sprowadzać wszystkiego do operowania liczbami i procentami.

Kolej jest obszarem – można by rzec –„na świeczniku”. Każdym poważniejszym zdarzeniem interesują się media, włodarze obiecują poprawę. Myślę, że na tym nie powinno się kończyć.

Chcę powiedzieć: sprawdzam! Dziesiątki miliardów złotych jest kierowane na polską kolej. A jak przekłada się to na zwiększenie bezpieczeństwa? Pod względem ogólnej liczby wypadków przy pracy jesteśmy na 8 miejscu w Europie. Według raportu NIK, gorsza sytuacja na kolei jest tylko w Rumunii. W Polsce dochodzi do 1/5 wszystkich wypadków w Unii Europejskiej. Stale mówi się o podejmowaniu działań zmierzających do wzrostu bezpieczeństwa. Podkreśla się, że to wymaga czasu, że są prowadzone analizy.

Można to odnieść do wszystkich działań w obszarze zwiększenia bezpieczeństwa. Kiedy nastąpi odpowiedni czas?

Wielokrotnie mówiono o konieczności implementacji prawa unijnego do polskiego systemu. Powinniśmy korzystać z dobrych praktyk innych państw.

Kilkakrotnie zwracaliśmy się do ministra o jednoznaczną interpretację stosowania przepisów instrukcji S-1. Pytaliśmy, czy ta instrukcja obowiązuje poruszających się po czynnych torach, czy tylko wybranych z grupy PKP?

W swoich raportach Urząd Transportu Kolejowego uwzględnia jedynie pracowników i podwykonawców związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu pociągów. Liczba ofiar tych zdarzeń spada. Urząd zastrzega, że wypadki przy pracy, które nie są bezpośrednio związane z ruchem pociągów, ale są objęte przepisami bhp, zgłaszane są do Państwowej Inspekcji Pracy. Zatem nie są monitorowane przez prezesa UTK, a tym samym nie są uwzględniane w raportach rocznych.

Chciałbym zwrócić uwagę na brak całościowych statystyk oraz jednolitych i jednoznacznych przepisów, które w sposób jasny i klarowny określałyby zasady zachowania na torach, a także uwzględniałyby wszystkie grupy zawodowe wykonujące prace na kolei. Obecnie odpowiedzialność jest rozmywana, co rażąco obniża poziom bezpieczeństwa.

Przez dziesiątki lat my – kolejarze – mieliśmy w jednej książeczce zbiór wszystkich najważniejszych przepisów związanych z koleją. To była swego rodzaju „kolejarska biblia”, którą każdy musiał znać. Obecnie każda spółka wprowadza oddzielne regulaminy wewnętrzne.

Najważniejszym podmiotem jest człowiek, który pełni służbę. Musimy zapewnić mu stałe podnoszenie kwalifikacji poprzez wprowadzenie systemu szkoleń. Kolega mówił – i słusznie – o wprowadzeniu szkolnictwa kolejowego.

Dominującą przyczyną wypadków, w których uwzględniono czynnik ludzki jest niezachowanie należytej ostrożności podczas wykonywania obowiązków służbowych bądź niedostosowanie się do obowiązujących przepisów.

Cieszą plany UTK przewidujące trzykrotne zwiększenie intensywności działań nadzorczych. Ale to nie rozwiąże problemu.

Apeluję po raz kolejny o ujednolicenie przepisów, co przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa na kolei. Bez inicjatywy ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju żadne miliardy tutaj nie pomogą.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Proszę o zabranie głosu pana Jana Buczka – prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, członka Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych, przedstawiciela Pracodawców Rzeczpospolitej Polskiej.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Występuję w imieniu Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej, ale reprezentuję też Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Jest to najstarsza – powstała w 1957 r. – i największa – skupiająca ponad 5300 członków – organizacja w naszym kraju. Przyznam szczerze, że, z jednej strony, dobrze, a z drugiej – niedobrze, że zabieram głos na końcu tej debaty. Przygotowałem prezentację, ale zrezygnowałem z jej przedstawienia. Bowiem moi przedmówcy wyczerpali zawarte w niej kwestie.

Sądzę, że warto byłoby odnieść się do wypowiedzi przedmówców, ale też powiedzieć kilka słów o samej branży, która jest wyjątkowo specyficzna, bo z natury rzeczy wykonuje swoje usługi poza zakładem pracy. Nasi pracownicy, a mówiąc o transporcie mam na myśli przede wszystkim kierowców, ale także operatorów i pracowników zatrudnionych w warsztatach mogą w wielu miejscach czuć się narażeni na utratę zdrowia.

Myślę, że nie jest tak źle, jak mówili przedstawiciele pracowników, których bardzo dobrze rozumiem, bo oni reprezentują pracowników i muszą tak swoim wystąpieniu prezentować problem. Natomiast chciałbym zwrócić uwagę, że nasza wolna gospodarka jest bardzo młoda. Funkcjonujemy od 25 lat. Wielką szansę na rozwój branży transportowej stworzyły przepisy o swobodzie działalności gospodarczej. Polscy przewoźnicy znakomicie ją wykorzystali. Jesteśmy, jeżeli chodzi o pracę przewozową, absolutnymi liderami w Unii Europejskiej. Wykonujemy więcej przewozów w relacji międzynarodowej niż nasi konkurenci Francuzi czy Niemcy. Oczywiście, żeby zyskać taki poziom obsługi klientów zmuszeni byliśmy cały czas nadążać za potrzebami rynku, a mianowicie poprawiać również jakość parku samochodowego. Obecnie posiadamy najnowocześniejszą flotę wśród konkurentów zagranicznych. Nasi przewoźnicy dysponują rzeczywiście najnowocześniejszymi samochodami, wyposażonymi w instrumenty zabezpieczające kierowców przed dodatkowym ryzykiem i gwarantującymi im bardzo wysoki komfort pracy.

W okresie od 2008 r do 2013 r. nastąpił spadek liczby wypadków śmiertelnych o 47% oraz spadek liczby poszkodowanych o 15,5%. To skutek współpracy instytucji kontrolnych, ośrodków naukowych, a także samych przedsiębiorców i pracowników.

Jednakże statystyka jednoznacznie pokazuje, że najczęstszą przyczyną wypadków jest samowolne, niezgodne z poleceniem służbowym i instrukcją wykonywanie pracy przez pracownika. 46,8% wypadków zdarza się z winy pracownika. Potwierdzają to kontrole Państwowej Inspekcji Pracy. Wynika z nich, iż przyczyną blisko 47% wypadków jest niewłaściwe zachowanie pracowników, natomiast za 42% wypadków odpowiedzialność ponoszą pracodawcy – brak nadzoru czy też złe przeszkolenie.

Największe zagrożenie w naszej branży – o czym już dziś wspominano – wynika z nieprawidłowości podczas wykonywania pracy w ruchu drogowym. Kierowca na drodze nie dość, że sam naraża się jako pracownik zatrudniony w transporcie, to jeszcze swoim

zachowaniem może wyrządzić ogromną szkodę innym – często nie mającym większych szans w starciu z ciężarówką – użytkownikom dróg.

Dlatego też nasza organizacja przywiązuje do tego obszaru zagadnień bardzo dużą wagę. Od wielu lat włączamy się w różnego rodzaju akcje na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Nasza aktywność została doceniona przez Komisję Europejską. W 2011 r. otrzymaliśmy wyróżnienie. Ale jest jeszcze bardzo wiele do zrobienia. Bowiem Polska zajmuje ostatnie miejsce w Europie ze wskaźnikiem 110 zabitych na 1 mln mieszkańców. To najwyższy wskaźnik w UE.

Chciałbym zwrócić uwagę na udział przedstawicieli branży transportowej w wypadkach. Proszę porównać parametr wszystkich samochodów ciężarowych zarejestrowanych w kraju w stosunku do wszystkich pojazdów samochodowych. Wynosi on 14%. Nasze pojazdy powodują tylko 3% wypadków. Czyli kierowcy zawodowi są sprawcami jednie 3%wypadków.

Główne rodzaje wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących samochodami ciężarowymi to zderzenie się pojazdów w ruchu, najechanie na drzewo i wywrócenie się pojazdu. Natomiast najczęściej takie przypadki zdarzają się wówczas, kiedy kierowca stara się za wszelką cenę uniknąć zderzenia z jakimś niewłaściwie poruszającym się samochodem osobowym. Wybierają tę – ich zdaniem – łagodniejszą formę opuszczenia drogi bez zderzenia, czyli zjechanie do rowu, a to ma różne trudne do przewidzenia skutki.

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami ciężarowymi to niedostosowanie prędkości, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, gwałtowne hamowanie, niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieprawidłowe omijanie różnych pojazdów lub przeszkód.

NIK przeprowadził bardzo wnikliwą i kompleksową analizę przyczyn wypadków drogowych. Wykazał, że największy wpływ na powstawanie wypadków drogowych ma zły stan infrastruktury drogowej, następnie – nieprawidłowości w szkoleniu i dokształcaniu kierowców. W tym miejscu chciałbym zwrócić uwagę na brak szkolnictwa zawodowego dla kierowców. Rocznie do branży możemy wchłonąć 30 tys. nowych pracowników, bo takie jest zapotrzebowanie. Jednakże nasze państwo zrezygnowało ze szkolenia w tej bardzo potrzebnej branży.

Bardzo dziękuję za zorganizowanie dzisiejszej konferencji. Cieszę się, że możemy porozmawiać o problemach branży transportowej. Myślę, że nie można pełną odpowiedzialnością obarczyć pracodawców. Bardzo często kierowcy wywołują poważne skutki swoim nieodpowiedzialnym zachowaniem, ignorując przepisy. Za przekroczenie norm czasu pracy kierowca może zostać ukarany mandatem w wysokości 500 zł, ale gdy powie, że pracodawca zmusił go do tego, to ten otrzymuje karę sięgającą kilku tysięcy zł.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie prezesie.

Proszę o zabranie głosu pana Waldemara Krenca – przewodniczącego Zarządu Regionu Ziemia Łódzka NSZZ „Solidarność".

Przewodniczący Zarządu Regionu Ziemia Łódzka NSZZ „Solidarność" Waldemar Krenc:

Od 23 lat, czyli od 1991 r. NSZZ „Solidarność" czci pamięć ofiar wypadków przy pracy i chorób zawodowych. Dzisiejszy dzień to dla całego świata pracy szczególny czas pamięci o ludziach, którzy zginęli lub stracili zdrowie przez pracę w złych warunkach. O skali tego zjawiska co roku mówią nam statystyki. Musimy pamiętać, że za każdą cyfrą w tabeli statystyk wypadków kryje się los człowieka i jego rodziny, czyjaś śmierć, kalectwo, po prostu ludzkie nieszczęście.

Jedną z dziedzin działalności człowieka, która generuje największą liczbę wypadków jest praca w transporcie. W Polsce transport zajmuje trzecie miejsce pod względem liczby śmiertelnych ofiar wypadków przy pracy. Na co dzień nie zdajemy sobie sprawy z tego jak wielką odpowiedzialność biorą na siebie każdego dnia kierowcy pojazdów, przewoźnicy ludzi i towarów. Każdy błąd kierowcy, chwila nieuwagi, dekoncentracja może kosztować czyjeś życie.

W wypadkach drogowych ginie rocznie ponad 3 tys. osób. Ok. 50 tys. – to ranni i poszkodowani. Skala tego zjawiska powinna kierować naszą uwagę na jego przyczyny. A są to głównie zła organizacja czasu pracy kierowców i często przekraczane normy czasu ich pracy oraz zła kondycja psychiczna lub fizyczna kierującego. Dużym problemem w przypadku pracy w transporcie jest brak stabilności zatrudnienia. Nader często zdarza się, że funkcja kierowcy jest łączona z innymi obowiązkami służbowymi i czas wypoczynku kierowca poświęca na wykonywanie innych zadań. Takie pozorne oszczędności stanowią potencjalne zagrożenie wypadkowe dla nas wszystkich. Bowiem wszyscy jesteśmy użytkownikami dróg jako kierowcy, pasażerowie czy piesi. Dlatego też przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy w sektorze transportu jest szczególnie istotne dla zdrowia i życia całego społeczeństwa.

Kończąc, zacytuję słowa Jana Pawła II, którego uroczysta kanonizacja odbywała się w dniu wczorajszym: „Starajmy się tak postępować i tak żyć, by nikomu w naszej ojczyźnie nie zabrakło dachu nad głową i chleba na stole, by nikt nie czuł się samotny i pozostawiony bez opieki”.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Proszę o zabranie głosu pana Jerzego Bartnika – prezesa Związku Rzemiosła Polskiego.

Prezes Związku Rzemiosła Polskiego Jerzy Bartnik:

Mam zaszczyt reprezentować Związek Rzemiosła Polskiego. Jestem wiceprzewodniczącym Komisji Trójstronnej. Oznacza to tyle, że reprezentuję sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw. Chcę zwrócić uwagę, że one kształtują zupełnie nowe relacje pracownicze. W małych przedsiębiorstwach istnieje podział pracy, ale też połączenie zadań. Wymaga tego ekonomia, wielkość zakładu.

Relacje pracownik – pracodawca są równoprawne w tego typu zakładach. Często przedsiębiorca jest pierwszym pracownikiem zespołu 3-4-5-osobowego. Jego bezpieczeństwo zależy od współpracowników. Bezpieczeństwo współpracowników zależy od niego. Najwyższy czas, abyśmy te relacje zaczęli dostrzegać nie w aspekcie konfrontacyjnym, lecz w aspekcie współdziałania. Podobnie jak pan minister Mleczko ubolewam, że w obecnym trudnym czasie, kiedy zjawiska gospodarcze stawiają zupełnie nowe wyzwania, nie prowadzimy dialogu. Ale bez dialogu można wykonywać to, co słuszne i to, co konieczne. To nasz obowiązek i wspólna odpowiedzialność za naszą przyszłość.

Od wielu lat współpracujemy z Państwową Inspekcją Pracy. Realizujemy określone programy w zakresie poprawy warunków pracy. Oczywiście, mamy pełną świadomość, że do ideału jest daleko. Ale widząc ideał musimy do niego zmierzać, wykonując codzienną pracę. Nie ma lepszego sposobu niż ten, który określił Staszic: „Czym skorupka za młodu nasiąknie…”. Od 14 lat prowadzimy wspólnie konkurs dla pracowników młodocianych zatrudnionych w rzemiośle. To konkurs, który przygotowuje na każdym poziomie szkoły, zakładu parędziesiąt tysięcy osób rocznie do pracy bezpiecznej oraz buduje świadomość bezpieczeństwa. Człowiek często nie nadąża za zmianami technicznymi, technologicznymi i produkcyjnymi. Pada ofiarą różnych wypadków.

Mówimy do pracodawcy, często naszego kolegi: jesteś organizatorem pracy bezpiecznej, będziesz wysoko ceniony. Ale czy tak jest na pewno? Czy o dzisiejszej konferencji państwo usłyszycie w mediach? Obawiam się, że nie. Bo to nie jest element ważny. Wypadki na drogach, czym tragiczniejsze, tym mają większą siłę przebicia w mediach. Nie mówi się o dobrych praktykach.

Upowszechnianie dobrych praktyk jest bardzo ważne. Przygotowujemy rocznie 80 tys. młodych ludzi do pracy, wypracowując własne dobre praktyki. Myślę, że to istotny wkład. Uważam, że tego typu konferencje odbywają się za rzadko. Liczę w przyszłości na więcej.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie prezesie.

Proszę o zabranie głosu Zbigniewa Janowskiego – przewodniczącego Związku Zawodowego „Budowlani”.

Przewodniczący Związku Zawodowego „Budowlani" Zbigniew Janowski:

Gdy Międzynarodowa Organizacja Pracy w 2002 r. proklamowała 28 kwietnia Światowym Dniem Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy, ta data miała już swoją historię. Międzynarodowy ruch związkowy oficjalnie od 1996 r., a w wielu krajach jeszcze wcześniej, czcił w tym dniu pamięć ofiar wypadków przy pracy. Zarówno wtedy, jak i dzisiaj niezwykle dużej liczby wypadków.

Czy państwo jesteście w stanie sobie wyobrazić, że na budowach obiektów sportowych mistrzostw świata w piłce nożnej, które odbędą się w Katarze, do tej pory zginęło już ponad 1000 pracowników, głównie z Nepalu, Pakistanu i Bangladeszu? Nic nie wskazuje na to, by liczba wypadków śmiertelnych zmniejszyła się tam.

Nasze problemy przy tamtych wydają się niewielkie, ale w rzeczywistości takimi nie są. Na szczęście, nie lekceważymy ich.

Gdy w 2003 r. miałem przyjemność być sprawozdawcą uchwały Sejmu RP ustanawiającej Dzień Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy w Polsce, miałem nadzieję, że ta w gruncie rzeczy symboliczna inicjatywa przekształci się w swoisty ruch społeczny. Dzisiaj, po 10 latach, jest to inicjatywa, która zyskuje na znaczeniu. To liczne spotkania w całym kraju, a szczególną rolę spełnia spotkanie w Sejmie organizowane wspólnie z partnerami społecznymi przez Radę Ochrony Pracy. Są liczne konferencje i sympozja tematyczne, a także odprawy w zakładach pracy i na budowach. Pamiętajmy też, że te spotkania wiążą się z przygotowaniem analiz, stanowisk, ocen i – co także ważne – mobilizacją instytucji publicznych. A co najważniejsze, 28 kwietnia w coraz większym zakresie funkcjonuje w świadomości szefów firm i ich pracowników.

Rada Ochrony Pracy postanowiła, że w tym roku tematem wiodącym konferencji sejmowej będzie bezpieczeństwo i higiena pracy w transporcie. To bardzo trafny wybór, biorąc pod uwagę skalę problemu. W niewielu innych obszarach bezpieczeństwo tak ściśle wiąże się z higieną pracy, przede wszystkim z przestrzeganiem podstawowych zasad dotyczących czasu wykonywania pracy. I niewiele jest obszarów tak interdyscyplinarnych, jak transport, który jest jednym z najważniejszych komponentów procesu produkcji i świadczenia usług praktycznie we wszystkich branżach. To także tłumaczy obecność na tej sali blisko stu osób z budownictwa i pokrewnych branż.

Jesteśmy tu dziś nie z przyzwyczajenia, ale z przekonania, że w takich branżach, jak wymagające nieustannej dyslokacji materiałów i ludzi – budownictwo, a także uzależniony od precyzyjnie zaplanowanych harmonogramów transportu – przemysł materiałów budowlanych i przemysł drzewny czy wymagające szczególnych środków transportu – leśnictwo, warunki pracy w tym obszarze są szczególnie istotne. Korzystając z okazji pozwolę sobie zaapelować do państwa, abyśmy problemy transportu potraktowali szeroko i systemowo.

Rada Ochrony Pracy otrzymała sprawozdania dotyczące kontroli czasu pracy kierowców i maszynistów, wypadków w transporcie drogowym, kontroli wykonywania budowlanych robót torowych i kontroli stanu technicznego pojazdów. To rzeczywiście kluczowe problemy związane z transportem.

Ale powinniśmy pamiętać, że problemy związane z transportem są znacznie szersze. To, po pierwsze – najbardziej interaktywna forma działalności gospodarczej, która jest realizowana na styku z innymi formami działalności i sferami życia społecznego. Sytuacje niebezpieczne, często zagrażające życiu, powstają na stykach tych sfer – w czasie prawidłowego bądź nieprawidłowego procesu organizacji transportu, załadunku i rozładunku.

Chciałbym też, abyśmy równie wiele czasu, jak kontroli czasu pracy i stanu technicznego poświęcali „miękkiej sferze", czyli edukacji szkolnej, szkoleniu kierowców amatorów i profesjonalistów, kształtowaniu bezpiecznych nawyków, bezpiecznej organizacji i zarządzania systemami transportowymi. Jestem przekonany, że taki pogląd podziela wielu specjalistów z Państwowej Inspekcji Pracy i innych instytucji kontrolnych.

Warto jednak odpowiedzieć sobie na pytanie, czy dysponujemy dziś wystarczającymi instrumentami, by realizować w praktyce takie podejście, czy sieć współpracy instytucji publicznych, nie tylko kontrolnych, ale też np. edukacyjnych i partnerów publicznych jest wystarczająco sprawna. Doceniając pracę kontrolną i prewencyjną Państwo-

wej Inspekcji Pracy, Inspekcji Transportu Drogowego, Urzędu Transportu Kolejowego, Urzędu Dozoru Technicznego i innych, wyrażam przekonanie, że prawdziwa zmiana jakościowa możliwa będzie tylko przy szerokim partnerstwie i zmianach systemowych.

Spotkaliśmy się dzisiaj, aby zastanowić się, co należy zrobić, aby było mniej wypadków, aby warunki naszej pracy były przyjazne i bezpieczne. Przypinając do marynarki tę maleńką żółto-czarną wstążeczkę dajemy sygnał, że pamiętamy o ludziach, którzy stracili życie i zdrowie w pracy. Oby w przyszłych latach było ich jak najmniej!

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

To była ostatnia wypowiedź w dyskusji.

Chciałabym teraz odczytać projekt apelu do Sejmu RP. Oto jego treść: „Apel do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

11 lat temu Sejm Rzeczypospolitej Polskiej podjął uchwałę ustanawiającą 28 kwietnia Dniem Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy. Wskazał tym samym na wagę i konieczność prowadzenia stałych i kompleksowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa pracujących oraz zachowanie pamięci o ofiarach wypadków przy pracy i chorób zawodowych.

Prawo do bezpiecznych i higienicznych warunków pracy gwarantuje każdemu pracownikowi Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej!

Tymczasem stan dbałości o zdrowie i życie zatrudnionych wciąż pozostaje daleki od oczekiwań. Wypadki przy pracy zapisują czarną listę tragedii ludzkich, a ich społeczne koszty są znaczące. Śmierć, choroba lub inwalidztwo spowodowane niewłaściwymi warunkami pracy przekładają się na wielomilionowe nakłady ponoszone przez budżet państwa na odszkodowania i renty.

Nadzieję budzi zaobserwowana w ostatnich latach tendencja spadkowa liczby wypadków przy pracy, niemniej jednak jej dalszy, znaczący spadek wymaga najwyższej uwagi wszystkich, którym leży na sercu dobro pracowników.

Diametralna poprawa stanu bezpieczeństwa pracy w naszym kraju wymusza konieczność partnerskiego udziału i współpracy wszystkich służb, organizacji i instytucji, działających w sferze ochrony pracy. Absolutnie niezbędne wydaje się zaangażowanie się w ten proces najwyższych władz państwowych, organów administracji rządowej i samorządowej, pracodawców i pracowników.

My, uczestnicy uroczystej sesji Rady Ochrony Pracy, upamiętniającej ofiary wypadków przy pracy i chorób zawodowych, zwracamy się do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej jako najwyższego organu władzy ustawodawczej w państwie o udzielenie wsparcia dla wszelkich działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa i ochrony zdrowia pracujących oraz podjęcie zdecydowanych przedsięwzięć na rzecz poprawy stanu warunków pracy.

Zwiększy to szanse zatrudnionych na dłuższą aktywność zawodową w zdrowiu i poczuciu bezpieczeństwa w pracy!” Podpisali uczestnicy uroczystej sesji Rady Ochrony Pracy, zwołanej w ramach obchodów Dnia Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Pracy. Warszawa, 28 kwietnia 2014 r.

Proponuję przyjęcie przez aklamację apelu do Sejmu RP.

(Oklaski. Apel został przyjęty przez aklamację).

Apel zostanie wręczony marszałek Sejmu RP.

Dziękuję serdecznie wszystkim państwu za uwagę i udział w dzisiejszej konferencji.

Informuję, że istnieje możliwość zwiedzenia gmachu Sejmu – przy schodach czekają pracownicy Wszechnicy Sejmowej, żeby tych państwa, którzy mają ochotę zwiedzić Sejm, oprowadzić po gmachu.